This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

B 829,921

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN · LIBRARIES · 1817

Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN · LIBRARIES · 1817
Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ÉMILE CAMAU

MARSEILLE AU XX^ME SIÈCLE

TABLEAU HISTORIQUE ET STATISTIQUE

DE SA POPULATION, SON COMMERCE, SA MARINE, SON INDUSTRIE
SUIVI D'INDICATIONS ET DE NOTES
RELATIVES A DES PROJETS D'AMÉLIORATIONS
ET DE RÉFORMES

« *Ce sont les hommes et non les murs qui font la cité.* »

Ouvrage couronné par la Ville de Marseille
PRIX BEAUJOUR

PARIS
GUILLAUMIN & Cie
ÉDITEURS DU *Journal des Économistes*
14, Rue de Richelieu, 14

MARSEILLE
PAUL RUAT
LIBRAIRE DE L'UNIVERSITÉ
54, Rue Paradis, 54

1905

Digitized by Google

DC
801
.M36
C18

Digitized by Google

0953508-190

MAIRIE DE MARSEILLE

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET BEAUX-ARTS

PRIX

Fondé par M. le Baron Félix de BEAUJOUR

EXTRAITS DU RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU JURY D'EXAMEN

Par M. Paul MASSON

Professeur à l'Université d'Aix-Marseille
Délégué du Conseil Municipal

MESSIEURS,

Pour la troisième fois, depuis son institution, le concours du prix Beaujour a été ouvert après une période plus longue que celle de cinq ans, stipulée dans le testament du grand citoyen qui l'a créé et qui en a établi les conditions. Pour la seconde fois seulement, quinze ans se sont écoulés depuis le précédent concours et le prix à décerner s'élève à 15.000 francs. L'importance du prix a attiré un nombre exceptionnel de concurrents et jamais, jusqu'ici, l'effort suscité n'avait été aussi considérable. Il en est résulté pour notre Commission un surcroit de travail. Elle a dû partager entre ses membres l'étude détaillée des neuf manuscrits qui lui ont été remis. Vous m'avez confié la charge délicate, mais rendue facile par la conscience de votre examen, de résumer les conclusions de nos rapports et de nos discussions...

Digitized by Google

[illegible] parlant de la période 1860-75, s'écriait. « Il [illegible] commerciale n'a présenté l'intérêt de [illegible] l'histoire ». Nous pouvons dire la [illegible] siècle et il est probable [illegible] même réflexion vers 1915 ou 1920, car, désor- [illegible] découverte d'inventions nouvelles et [illegible] les conditions économiques changent plus [illegible] pendant des siècles. Mais, en 1877, [illegible] une sorte d'hymne de triomphe et [illegible] promesses : « On croit, disait-il, [illegible] quand on voit se dérouler les chif- [illegible] étape en avant. Aux transfor- [illegible] fer, viennent s'ajouter les [illegible] qui ouvrent le monde entier à nos [illegible] Tout semble assurer une prospérité [illegible] Que nous sommes loin de pou- [illegible] et quels changements en peu de [illegible] on se flattait en 1877 touchait [illegible] économistes d'aujourd'hui ne prévoient [illegible] traversons. Espérons que les événe- [illegible] démenti.

[illegible] dernières années du siècle n'est pas [illegible] beaucoup plus intéressante, et [illegible] les années qui suivirent 1860. La [illegible] commerciale et maritime du monde, [illegible] ce n'étaient pas là des faits [illegible] du commerce était un phénomène com- [illegible] facile à comprendre. L'arrêt des [illegible] relative de Marseille supplan- [illegible] Anvers, menacée par Rotterdam et par Gênes, ce sont [illegible] importe d'expliquer.

Or, les explications, chacun croit pouvoir les donner, suivant sa tournure d'esprit ou d'après les faits qu'il a été plus à même de constater. En réalité, les causes de la situation actuelle sont infiniment complexes : politiques, économiques, sociales, générales ou locales. Il est difficile de les connaître toutes, plus difficile encore de mesurer leur degré d'influence. Cette première partie de la tâche

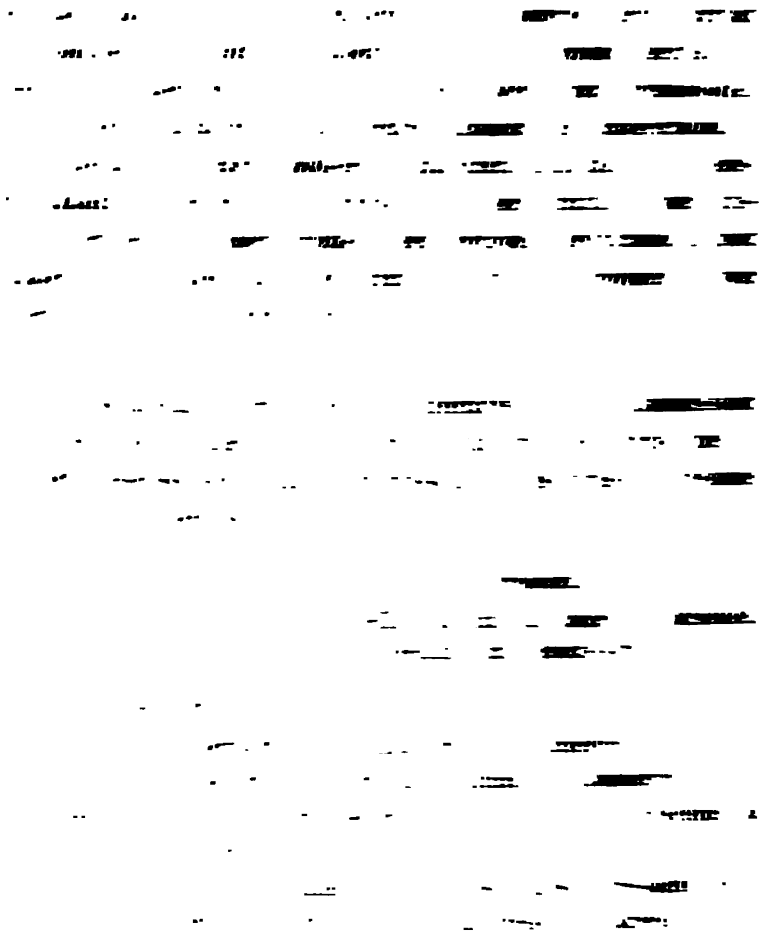
Digitized by Google

est donc singulièrement complexe. Mais combien plus encore celle d'indiquer les meilleurs remèdes à la situation actuelle. Beaucoup d'esprits superficiels ont leur panacée toute prête et beaucoup répètent, plus ou moins inconsciemment, des noms autour desquels on a fait plus de réclame : port franc, canal de Marseille au Rhône, développement du commerce colonial. Mais chacune de ces panacées rencontre des sceptiques ou même des adversaires résolus. Ceux qui croient à leur vertu ne devraient pas oublier qu'à la multiplicité des maux il faut chercher à opposer la multiplicité des remèdes. Croire ouvrir une nouvelle ère de prospérité pour Marseille en en appliquant un seul, ou quelques-uns seulement, serait s'exposer à de cruelles désillusions. Les découvrir, nettement préciser la valeur de chacun d'eux, rechercher lesquels il est le plus urgent d'employer, c'était la partie la plus intéressante, mais aussi de beaucoup la plus délicate du sujet.

Il est vrai que certains s'imaginent que tout a été dit tellement toutes ces graves questions ont été agitées dans la presse, dans les revues, dans les livres, dans les discussions parlementaires ou dans celles des assemblées locales, dans les comptes rendus des Chambres de Commerce, etc. Sans doute, les documents abondaient, ils étaient faciles à trouver sur place et la tâche était par là simplifiée, mais ce serait une erreur de croire qu'elle était devenue facile. Si le travail d'invention était à peu près supprimé, s'il était bien difficile d'être neuf, il s'agissait de porter la lumière dans le fatras des écrits de toutes sortes accumulés pendant ces quinze ans, où toutes les opinions se sont heurtées souvent avec passion. Dans ce chaos, de l'amas non moins confus des statistiques, il fallait tirer un exposé clair et net, préciser l'état actuel des questions et des solutions projetées. Cela devait nécessiter un travail minutieux et approfondi d'analyse, de comparaison, de mise au point, de synthèse, qui exigeait à la fois beaucoup de méthode, de perspicacité et de jugement....

Le mémoire ayant pour titre : Marseille au XX^e^ Siècle *et pour épigraphe* : Ce sont les hommes et non les murs qui font la cité, *vous a paru à tous mériter d'être placé au premier rang et bien au-dessus des autres. Il l'emporte, non seulement par l'étendue du travail, de beaucoup le plus développé, mais par un ensemble de*

Digitized by Google



Digitized by Google

PRÉFACE

Si, comme on l'a dit, « étudier son pays c'est l'aimer et lui être utile », il est particulièrement intéressant de l'étudier au moment où vient à peine de s'ouvrir un siècle nouveau.

Jeter un regard sur le passé, le scruter même dans certains de ses détails, admirer le présent, mais vouloir l'avenir plus beau encore, telle est l'œuvre que l'on peut, à pareil moment, se promettre. Telle est celle que, fils de Marseille, nous avons entreprise à l'aurore du XX^{e} siècle et que nous soumettons aujourd'hui avec confiance à nos concitoyens.

E. C.

Digitized by Google

Digitized by Google

INTRODUCTION

Imprévoyant et blâmable certainement à tous égards serait le négociant ou l'industriel qui, à la fin de chaque année, ne dresserait pas le bilan de ses affaires et ne se rendrait pas ainsi compte de leur prospérité ou de leur déclin. « Le livre d'inventaire, écrivait un ancien député de Marseille, M. Alexandre Clapier, est le conseiller le plus sûr, l'ami le plus véridique, l'indicateur le plus intelligent qu'un négociant puisse consulter. »

Un pays, une ville doivent aussi de temps à autre dresser leur inventaire et établir leur bilan. Cela est toujours utile, mais cela l'est bien davantage encore quand ce pays, cette ville ont, pour principal aliment de fortune, leur commerce ou leur industrie. Devant les résultats qui apparaissent alors bien visibles, il peut être facile de prendre les mesures que nécessite la situation : s'il y a langueur ou décadence, on en recherche les causes pour en trouver le remède ; s'il y a progrès, on en étudie les éléments pour le maintenir ou le développer.

C'est ce que comprit et voulut M. le baron Félix de Beaujour, quand, en 1831, après avoir défendu pendant la plus grande partie de sa vie les intérêts français en qualité de consul général d'abord dans le Levant, puis aux Etats-Unis, cet homme d'intelligence et de cœur consacra une partie de sa fortune à fonder un prix quinquennal, destiné à récompenser l'auteur du meilleur travail concernant la situation commerciale et industrielle de Marseille,

Digitized by Google

Il assigna aux concurrents la tâche d'indiquer les mesures nécessaires pour accroître le trafic, importations et exportations, de notre grand port méditerranéen ou à écarter les obstacles qui s'opposaient à l'accroissement de ce trafic, sous le rapport combiné de l'intérêt du commerce de Marseille en particulier et de celui de la France en général. « L'auteur, ajoutait-il, devra se proposer pour cet objet de concilier, autant que possible, les intérêts de nos ports de la Méditerranée avec ceux de nos autres ports de l'Océan, en sorte que les moyens qu'il proposera pour les uns ne puissent pas préjudicier aux autres ; et il devra insister plus particulièrement sur les moyens les plus propres à assimiler tous les intérêts en ouvrant des communications aisées entre le Nord et le Midi de la France soit par des canaux, et surtout par un canal latéral au Rhône, soit par des chemins de fer ou autres voies que l'art pourra inventer. »

Ainsi, il y a près de trois quarts de siècle, M. le baron de Beaujour voulut doter notre ville d'une série d'écrits renfermant l'histoire, désormais non interrompue, de ses transactions commerciales, l'exposé toujours plus complet de ses besoins et de ses vœux, la défense persévérante de ses intérêts et de ses droits, la collection enfin des documents statistiques les plus utiles pour guider et pour éclairer les opérations de ses négociants. Il savait, en effet, que ces documents, pour être réellement profitables, pour être autre chose qu'un objet de curiosité, devaient être sans cesse complétés par la publication de documents et de faits nouveaux, car en pareille matière, on l'a déjà dit, un chiffre ne prend une signification que de sa comparaison avec d'autres chiffres.

Mais M. Félix de Beaujour voulait sans doute que les statistiques qui seraient publiées fussent très nombreuses et très diverses. Ainsi le comprenait également, il y a bien des années déjà, M. Alexandre Clapier chargé de présenter un

Digitized by Google

rapport au jury du concours. Il reprochait à un des concurrents de ne pas s'être suffisamment étendu sur diverses questions importantes. « Nos archives municipales, disait-il, auraient pu fournir à l'auteur du mémoire quelques autres documents qui l'auraient enrichi et complété.

« Un des symptômes les plus sûrs de la prospérité du pays, c'est l'accroissement de la population. Les registres de l'État civil et les états du recensement quinquennal auraient indiqué la progression de la population marseillaise et permis de constater dans quelles proportions les naissances locales, ou l'établissement des étrangers, concourent à cet accroissement.

« Les écritures de la Caisse d'épargne et du Mont-de-Piété ainsi que le budget des hôpitaux renferment, sur la situation des classes pauvres, de précieuses indications. Le greffe du Tribunal de Commerce peut démontrer par le nombre des faillites qu'il enregistre la solidité de notre place. Le greffe du Tribunal correctionnel offre un moyen certain d'affirmer le degré de moralité de notre population. Les bureaux de l'Enregistrement et des Hypothèques donnent le chiffre exact des transactions immobilières. Or, tous ces renseignements sont le complément indispensable du tableau commercial d'un pays. »

Telles sont les principales conditions imposées par M. le baron de Beaujour au travail qu'il réclamait. Elles exigent de son auteur, comme économiste, penseur et commerçant, des connaissances aussi profondes que variées et, certes, loin de nous la pensée de croire que nous possédions ces connaissances au moins au degré qui était nécessaire. Nous l'avons tenté néanmoins, désireux de marcher sur les traces de ceux qui l'avaient tenté avant nous, et satisfait d'avance, même si le succès ne couronnait pas nos efforts, d'avoir apporté une pierre à l'édifice élevé à la gloire de notre cité marseillaise.

M. le baron de Beaujour avait fixé à cinq ans la période

Digitized by Google

qu'il y avait lieu d'étudier et dont il fallait dresser le bilan. Cette période de cinq ans a pu paraitre bien restreinte au milieu du siècle précédent, alors que les transformations s'opéraient avec lenteur et que tout mouvement de progrès ou de recul était long à se dessiner.

Aujourd'hui cette période est suffisante, car la vapeur et l'électricité ont supprimé les distances et multiplié le temps. Il est maintenant permis de se rendre compte facilement des modifications éprouvées en cinq ans par une ville comme Marseille. En effet, quels changements rapides ne s'opèrent-ils pas chaque jour autour de nous ? De quelles heureuses transformations ne sommes-nous pas les témoins ? Autrefois, cinq ans n'étaient rien dans la vie des peuples commerçants; cinq ans suffisent à l'heure actuelle pour opérer les plus étonnantes métamorphoses et pour offrir aux observateurs et aux économistes un grand sujet d'études.

Toutefois, ainsi que le faisait remarquer M. Augustin Fabre dans un rapport présenté au Conseil Municipal le 8 février 1855, si M. le baron de Beaujour a fixé au minimum à une période de cinq ans celle dont il y avait lieu de dresser l'inventaire, il n'a pas interdit de porter plus loin ses regards et d'étudier des périodes antérieures. « Qui empêche les concurrents, disait l'érudit historien des *Rues de Marseille*, après s'être occupé de la période quinquennale, objet plus spécial du concours, de jeter un coup d'œil rétrospectif sur le temps qui la précède ? Il y a dans l'histoire du commerce de Marseille des choses pleines d'intérêt qui n'ont pas encore été dites ; il y a dans ce sujet bien des sources encore inconnues, bien des routes inexplorées. »

C'est d'ailleurs ce qu'avait parfaitement compris M. Julliany quand il écrivit son *Essai sur le Commerce de Marseille*, travail dans lequel il donna une large part à la partie historique depuis les temps reculés jusqu'à l'époque moderne, décrivant, dans de brillantes pages, la gloire de nos ancêtres,

Digitized by Google

et suivant pas à pas les développements progressifs de leur commerce et de leur industrie. C'est ce que comprirent aussi, après M. Julliany, les divers écrivains qui ont publié des travaux conformément au désir exprimé par M. le baron de Beaujour.

Fort de ces appuis, il nous sera ainsi permis, non pas de remonter à des époques éloignées dans l'histoire de Marseille, mais d'étudier les transformations commerciales, industrielles et maritimes de notre grande cité pendant le cours du siècle qui a précédé celui que nous commençons. D'autre part, le dernier travail récompensé par le prix Beaujour ne va pas au-delà de 1884; nous avons donc pensé qu'il était nécessaire de donner, à partir de cette date, des détails plus circonstanciés, sans toutefois négliger de nous appesantir encore davantage sur la période des cinq annés dont nous avions principalement à nous occuper, soit celle allant du 1er janvier 1896 au 31 décembre 1900.

Nous avons apporté à cette étude tout le soin qui nous a paru possible et nous remercions à cette occasion les nombreux amis qui nous ont aidé de leurs conseils, toutes les personnes, tous les chefs et les employés des administrations publiques et privées qui nous ont facilité une tâche des plus ardues, et nous ont permis de la mener à bonne fin.

En effet, grâce aux concours qui nous ont été ainsi fournis, nous avons pu, au moins en grande partie, surmonter les obstacles inhérents à la nature du travail que nous nous étions imposé. Il est vrai que ces obstacles étaient grands si l'on considère le nombre et la variété des dépouillements à faire et des recherches auxquelles nous devions nous livrer. Néanmoins, ces obstacles, ainsi que l'écrivait M. de Villeneuve, au début du siècle dernier, en publiant sa *Statistique du département des Bouches-du-Rhône*, s'aplanissent avec de l'ordre et, réduits alors au matériel des opérations, ils disparaissent tout à fait devant une volonté soigneuse et attentive.

Digitized by Google

Mais, nous l'avons dit, M. le baron de Beaujour n'a pas voulu que l'on présentât seulement un tableau de la situation commerciale et industrielle de Marseille, il a voulu aussi que l'on tirât de l'examen de ce tableau toutes les conséquences désirables. Nous avons donc cherché à indiquer de la façon la plus précise et la plus saisissante, et surtout par un parallèle avec d'autres ports, les améliorations que semble nécessiter l'état actuel de notre cité. Nous nous sommes attaché à signaler les entraves qui arrêtent l'essor soit de son commerce ou de sa navigation, soit de certaines de ses industries locales, et nous avons essayé d'indiquer les réformes et les encouragements que ces branches de la richesse nationale réclament et qu'elles devraient obtenir.

Par des brochures, par des articles de journaux, par des discussions dans nos assemblées, par des délibérations de notre Chambre de Commerce, par des vœux exprimés dans des réunions d'armateurs et d'industriels, l'attention publique a été appelée déjà bien souvent sur plusieurs de ces réformes et de ces encouragements. Aussi, après tant de savants écrits, d'éloquents discours, de remarquables rapports publiés au fur et à mesure que les questions étaient soulevées, une étude générale comme celle que nous venons de faire, et qui embrasse tous les intérêts d'une grande cité, ne saurait guère promettre des aperçus tout à fait nouveaux, ni des idées précisément inexplorées.

Mais ce qu'on peut exiger d'une pareille étude, c'est un résumé complet des questions soulevées, une élimination judicieuse de toutes celles qui ne sont que secondaires et, par contre, une mise en pleine lumière de celles qu'impose une impérieuse nécessité. C'est vers ce but qu'ont tendu tous nos efforts alors qu'un seul intérêt nous guidait : celui de la France en général, celui de Marseille en particulier.

Digitized by Google

PREMIÈRE PARTIE

LA VILLE ET SA POPULATION

Digitized by Google

Digitized by Google

MARSEILLE AU XX^{E} SIÈCLE

PREMIÈRE PARTIE

LA VILLE ET SA POPULATION

I

Les Habitants et la Consommation locale

Mouvements de la Population de 1885 à 1903. — On peut dire, avec juste raison, que les fluctuations subies par la population d'une grande cité marquent exactement les périodes de sa prospérité ou de sa décadence. Cela est vrai surtout d'une ville comme Marseille, qui vit en grande partie de transactions commerciales et où, par conséquent, l'intérêt fait affluer un moment des marchands, des marins, des ouvriers, et d'où un autre intérêt les éloigne le moment suivant.

La population de Marseille, qui n'atteignait pas 100.000 âmes au début du siècle dernier, progressa rapidement d'année en année ; elle était déjà de 195.138

Digitized by Google

habitants en 1801, et depuis cette époque, ce mouvement ascensionnel s'accentua de plus en plus. Les derniers recensements quinquennaux ont donné les résultats suivants :

[illegible]	376.143 habitants.
[illegible]	406.919 »
[illegible]	417.344 »
[illegible]	498.359 »

[illegible] considérable de population a pu [illegible] soit par les mouvements de [illegible] une immigration de personnes étrangères à la commune. Or, voici les données qui nous [illegible] par les registres de l'État-Civil (1).

[illegible] soumis au jury chargé de décerner le prix Beaujour [illegible] aucune statistique postérieure à l'année 1900 ; mais, en [illegible] notre travail à l'impression, nous avons jugé nécessaire [illegible] aux chiffres déjà indiqués ceux des années 1901, 1902 et [illegible] quand cela nous a été possible.

[illegible] nous permettra de donner, en outre, ici les résultats [illegible] recensements officiels de la population de Marseille, au cours [illegible] siècle :

[illegible]	90.500 habitants	1846.....	183.186 habitants
[illegible]	89.169 —	1851.....	195.138 —
[illegible]	96.271 —	1856.....	233.817 —
[illegible]	103.279 —	1861.....	260.910 —
[illegible]	109.483 —	1866.....	300.131 —
[illegible]	115.943 —	1872.....	312.864 —
[illegible]	132.300 —	1876.....	318.868 —
[illegible]	148.397 —	1881.....	360.099 —
[illegible]	156.069 —		

Pour ce qui concerne l'année 1801, le nombre des habitants de Marseille a été indiqué par le *Moniteur* du 22 vendémiaire an IX. Quant au recensement qui devait être fait en 1871, il fut retardé d'une année par suite de la guerre franco-allemande et des événements qui lui succédèrent, et effectué seulement en 1872.

Digitized by Google

Mouvement de la Population de Marseille de 1885 à 1903

ANNÉES	Naissances	Décès	Mariages	Divorces	Conscrits	Électeurs
1885	10.912	12.188	2.926	135	2.543	70.652
1886	10.811	13.158	2.838	201	2.623	71.517
1887	11.074	10.967	2.967	112	2.459	72.302
1888	11.124	10.871	2.964	109	2.646	72.394
1889	11.178	10.819	2.948	123	2.735	73.482
1890	10.937	12.970	2 923	138	3.050	75.159
1891	11.551	11.442	3.171	164	2.633	75.817
1892	11.512	11.567	3.190	121	3.088	81.491
1893	11.531	12.160	3.195	110	3.129	83.038
1894	11.387	11.533	3.310	117	3.252	83 763
1895	11.514	11.630	3.154	115	3.130	86.865
1896	12 020	11.902	3.378	110	3.188	86.525
1897	11.662	11.145	3.218	120	3 206	87.502
1898	11.606	11.518	3.195	139	2.905	92.266
1899	11.633	12.810	3.274	118	2.882	89.142
1900	11 380	12.252	3.375	118	2.846	90.022
1901	11 585	11.604	3.413	112	2.965	91.109
1902	11.953	11.079	3.383	163	2.834	92.920
1903	11.219	12.301	3.311	154	2.970	93.247
Totaux...	216.589	223.916	60.133	2.479	55.084	»

Un simple coup d'œil donné au tableau précédent permet de constater combien les résultats qu'il enregistre sont peu satisfaisants. Et, en effet, tandis que tantôt un tableau nous montrait une augmentation de population toujours croissante, celui-ci nous indique que le nombre des conscrits reste presque stationnaire, ou tout au moins n'augmente pas dans les proportions voulues, et qu'il en est de même pour les mariages. Ces

Digitized by Google

derniers atteignaient autrefois dans notre ville la proportion de 9.56 pour 1.000 habitants ; peu à peu, ils ont diminué et sont tombés à 7.87 pour la période de 1891 à 1895, à 7.45 pour la période de 1896 à 1900.

Les naissances donnent lieu à des constatations plus pénibles encore. En voici les proportions, malheureusement sans cesse décroissantes :

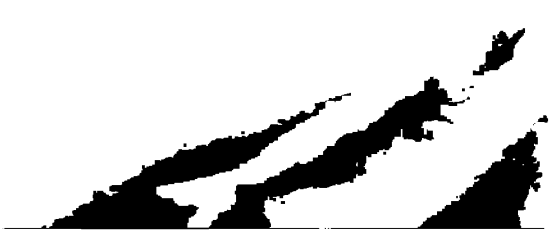
Période de 1886 à 1890 : 29.3 naissances pour 1.000 hab.
» de 1891 à 1895 : 28 » » 1.000 »
» de 1896 à 1900 : 26 » » 1.000 »

Enfin nous voyons qu'en totalisant les naissances et les décès de 1885 à 1903, on a à constater avec peine qu'il est mort dans notre ville, au cours de ces dix-neuf années (1), 7.327 personnes de plus qu'il n'est né d'enfants.

Il est donc tristement prouvé : 1° que le taux de la natalité, à Marseille, ne cesse de baisser, affirmant une fois de plus ce fléau de la dépopulation constaté presque partout en France ; 2° que, dans ces conditions certainement des plus fâcheuses, le nombre des habitants de notre ville irait sans cesse en décroissant si les pertes subies n'étaient pas compensées, ainsi que nous allons l'indiquer, par l'invasion d'éléments étrangers à la commune.

Immigration française et étrangère. — Le paysan quitte de plus en plus la campagne, où il vit tranquille

(1) Dans le travail soumis au jury, nous indiquions que pendant la période de seize ans, allant de 1885 à 1900, il était mort à Marseille 7.100 personnes de plus qu'il n'était né d'enfants.



Digitized by Google

et à peu de frais, pour aller s'enrôler ouvrier dans les villes. Là, bien certainement, il trouvera des jouissances plus vives, plus variées, mais, en même temps, il luttera contre la croissante cherté de l'existence et épuisera en peu de jours les petites économies accumulées au village.

Nous verrons tantôt, dans un tableau, quelle large part il faut faire à cette immigration française. Mais la part de l'immigration étrangère n'est pas de beaucoup inférieure. Cette immigration étrangère, dans une ville comme Marseille, n'est d'ailleurs pas un fait anormal. Tout grand port de commerce voit, peu à peu, s'établir sur ses rives des marchands et des marins qui, suivant un vieil adage, se font une nouvelle patrie sous un ciel clément et hospitalier. D'autre part, Marseille, fille des Phocéens exilés d'Ionie et reine de la Méditerranée, pouvait, plus que toute autre cité, remplacer pour beaucoup de Grecs, de Levantins, d'Italiens même, le pays natal. Et en effet, sans remonter bien haut dans notre histoire locale, on voit, en la parcourant, qu'aux heures troublées que traversa à ses débuts le XIX^e^ siècle, de nombreux Maltais, des Égyptiens, des Grecs, des Italiens, des Espagnols, chassés de leur pays par les évènements politiques, trouvèrent dans notre ville un bienfaisant asile.

Le dénombrement de 1851, le premier dans lequel on ait recensé la population par nationalité, portait le chiffre des étrangers dans notre ville à 18.778, dont 16.109 Italiens. Ainsi que nous le démontrera le prochain tableau, le mouvement que nous signalons s'est considérablement accentué en ces dernières années, à tel point qu'il atteint aujourd'hui des proportions inquié-

Digitized by Google

6

der
po:
di
à

p
s

Digitized by Google

Voici, d'ailleurs, comment se subdivise, d'après les derniers recensements (1), la population de Marseille :

TABLEAU COMPARATIF DE LA POPULATION DE MARSEILLE

établi d'après le lieu de naissance des habitants et d'après le recensement de 1896

NATIONALITÉS	NÉS dans la commune	NÉS dans une commune du département	NÉS dans le département	NÉS dans un autre département	NÉS en France	NÉS en Algérie ou dans une autre colonie française	NÉS à l'étranger	TOTAL général de la population
Français.....	239.727	21.372	266.099	96.971	358.070	1.415	2.340	361 825
Naturalisés.....	3.344	135	3.479	146	3.625	52	1·308	4 985
Étrangers.....	20.930	1.758	22.688	881	23.569	241	56.724	80.534
TOTAUX.....	264.001	23.265	287.266	97.998	385.264	1.708	60.372	447.344

(1) Le premier des deux tableaux qui vont suivre avait été omis par erreur de copiste dans le travail soumis au jury ; nous avons cru nécessaire ici de réparer cet oubli.

Digitized by Google

Tableau indiquant le dénombrement des étrangers à Marseille

NATIONALITÉS	DATES DES RECENSEMENTS			
	1886	1891	1896	1901
Allemands	593	835	620	610
Américains du Nord et du Sud	141	251	229	186
Anglais. Écossais, Irlandais	563	677	1.057	469
Austro-Hongrois	260	390	344	23
Belges	248	457	295	273
Chinois, Japonais, Asiatiques	18	42	66	9
Espagnols	1 432	1.766	1.539	1.783
Grecs	494	635	699	622
Hollandais, Luxembourgeois	94	141	104	67
Italiens	59.823	70.328	72.299	91.536
Portugais	30	46	25	1
Roumains, Serbes, Bulgares	13	97	58	»
Russes	117	242	330	208
Suédois, Norvégiens, Danois	61	85	134	57
Suisses	1.870	2.809	1.991	1.716
Turcs et Africains	276	621	511	630
Autres nationalités	142	401	233	196
Totaux	66.175	79.823	80.534	98.385

Les Professions. — A quoi est occupée cette nombreuse population de Marseille dont nous venons d'étudier les divers éléments? C'est ce que nous allons essayer de faire connaître par un tableau que nous avons dressé d'après les données du recensement de 1891, le seul dans lequel les professions aient été régulièrement relevées. Ce tableau pourra être comparé soit avec celui que publia au début du XIXe siècle, M. de Villeneuve, dans le tome III de la *Statistique du département des Bouches-du-Rhône*, soit avec le travail de M. Alfred Saurel paru dans le tome

Digitized by Google

,BLEAU INDIQUANT LE DÉNOMBREMENT DE LA POPULATION A MARSEILLE

par professions

PROFESSIONS	CATÉGORIES ET SEXES										NOMBRE d'individualités par profession
	Patrons ou chefs d'exploitation		Employés ou commis		Journaliers ou ouvriers		Membres de la famille		Domestiques attachés à la personne		
	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	
Agriculture											
opriétaires et cultivateurs de eurs terres	163	8	»	»	1.203	119	540	1.571	»	34	3.638
rmiers et métayers	794	123	»	»	2.285	264	1.020	2.553	»	»	7.039
rticulteurs, pépiniéristes et naraîchers	941	290	6	11	2.647	454	1.307	3.170	»	3	8.829
Industrie											
dustrie texile, fils et tissus	33	1	40	»	426	108	92	276	2	21	999
nes, carrières et salines	84	»	79	»	2.747	»	759	2.466	1	27	6.163
ines métallurgiques	16	»	123	»	1.483	36	339	1.007	5	29	3.038
briques de machines et d'outils, orgerons, couteliers	325	3	129	»	4.514	»	1.264	4.423	12	187	10.857
dustrie du cuir	510	7	140	36	1.850	618	1.065	2.921	»	236	7 383
dustrie du bois, navires, voitures, charrons	374	1	68	»	2.255	»	888	2.730	4	123	6.443
rreries, tuileries	36	1	80	»	2.231	309	792	2.400	3	51	5.903
oduits chimiques	38	1	247	»	5 037	268	1.567	4.770	11	78	12.017
dustrie du bâtiment.	578	8	285	»	4.770	»	1 936	5.111	5	257	12.950
dustrie de l'éclairage	179	5	126	»	1.575	534	580	1.514	1	90	4.604
dustrie de l'ameublement	77	2	55	13	815	377	264	1.003	»	96	2.702
dustrie de l'habillement et de la toilette	782	646	307	238	2.897	8 296	1 285	3.398	6	439	18 294
dustrie de l'alimentation	1.063	57	294	72	6.681	»	2.003	6.412	23	554	17.159
bricants de papiers, imprimeurs et relieurs	171	32	449	92	1.311	1.354	678	1.872	6	289	6.254
rfèvres, bijout. et objets de luxe	254	33	122	76	371	440	229	782	8	280	2.595
ablissements de l'Etat, poudres, tabacs, etc.	1	»	25	»	235	2.118	104	257	»	9	2.749
Transports											
ansports maritimes, cabotage, long-cours, pêche	187	»	751	»	6.700	»	1.874	5.175	24	504	15.215
ansports par canaux et rivières.	1	»	4	»	»	»	»	»	»	»	5
ansports par routes, ponts et voieries	608	1	226	»	3.566	»	1.178	3.931	11	258	9.779
ansports par chemins de fer	»	»	210	»	659	»	432	1.105	»	44	2.450
stes et télégraphes	»	»	255	26	33	»	75	247	»	30	666
Commerce											
gents de change, banquiers, etc.	82	»	587	»	46	»	161	578	43	155	1,652
artiers, commissionnaires, négociants	1.553	101	3 155	»	8.531	700	3.600	9.740	291	1.375	29.046
Stéliers, cafetiers, etc.	3.560	1.017	2.334	738	»	»	1 779	5.187	16	678	15.309
rchands au détail, alimentation.	2.841	3.159	914	360	»	»	1 797	3.886	»	599	13.556
rchands au détail, ameublement	319	127	378	171	»	»	307	690	3	191	2.186
rchands au détail, habillement.	618	733	706	1 490	15	»	632	1.482	7	301	5.984
rchands au détail, divers	5.779	3.466	5.053	3.563	9.304	7 261	3.567	12.164	58	3.104	53.319

Digitized by Google

[illegible] DÉNOMBREMENT DE LA POPULATION A MARSEILL[illegible]

par professions (*suite*)

	CATÉGORIES ET SEXES											[illegible]
	Patrons ou chefs d'exploitation		Employés ou commis		Journaliers ou ouvriers		Membres de la famille		Domestiques attachés à la personne			
	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	Fr		
[illegible]												
[illegible]	5.358	»	»	»	»	»	135	382	1	133		6.
[illegible] ...	12	»	»	»	»	»	3	8	2	3		
[illegible] ...	799	»	»	»	»	»	389	1.068	»	31		1.
[illegible] publiques												
[illegible]	»	»	1.277	»	282	»	461	1 765	10	182		3.9
[illegible] ...tements [illegible]	»	»	616	»	691	»	490	1.349	1	203		3.3
[illegible] libérales												
[illegible] ...ique	248	»	»	»	1	»	»	1	5	162		4
[illegible] ...ique	148	1.922	»	»	45	»	»	»	»	17		2.1
[illegible]	17	»	»	»	»	»	15	36	»	16		
[illegible]	26	»	25	»	3	»	30	65	7	45		2
[illegible]	84	»	204	»	25	»	129	309	14	106		8
[illegible] ...ssiers	172	»	347	»	71	»	247	599	10	160		1.6
[illegible]	531	»	251	»	17	»	278	820	3	194		2.6
[illegible] ...aires	282	»	»	»	»	»	136	397	42	265		1.1
[illegible] ...boristes	254	»	256	»	100	»	123	420	»	138		1.1
[illegible] pédicures	39	1	16	»	»	»	25	74	2	38		1
[illegible]	»	207	»	63	»	9	24	52	»	185		
[illegible] ...tuteurs publics	417	278	6	»	104	33	223	633	»	273		1.9
[illegible] ...stituteurs privés.	151	156	»	»	»	»	65	200	»	120		(
[illegible] ...usique, de danse et [illegible]	104	194	»	»	2	»	64	157	1	109		(
[illegible] ...ettres, publicistes ...	53	»	4	»	»	»	23	59	2	36		
[illegible] ...génieurs civils	355	»	424	»	12	»	258	769	24	337		2.
[illegible] ...ulpteurs, peintres, etc.	202	9	65	»	646	»	365	1.068	1	175		2
[illegible] ...iques et dramatiques.	56	81	»	»	»	»	28	66	»	39		
[illegible] vivant de leurs revenus												
[illegible] autres que les pro[illegible] agricoles	6.673	4.798	»	»	965	238	2.305	5.717	726	4.345		25.
[illegible] de l'État et retraités	5.446	3.803	»	»	»	»	2.044	6.208	375	3 836		21
[illegible], vagabonds, gens sans [illegible]	»	»	»	»	»	»	3.157	1.547	»	»		4.
[illegible] en nourrice, personnel [illegible], élèves des collèges ...	»	»	»	»	»	»	3.260	2.900	»	»		6.
[illegible] de passage	»	»	»	»	»	»	6.783	10 148	»	»		16.
[illegible] inconnues	»	»	»	»	»	»	6 200	3 011	»	»		9
TOTAUX GÉNÉRAUX	43.394	21.271	20.639	6.949	77.151	23.536	58.374	132.619	1.766	21.190		[illegible]

Digitized by Google

Ier du *Dictionnaire des villes, villages et hameaux des Bouches-du-Rhône*. On se rendra ainsi compte facilement des transformations profondes qui se sont produites au sein de la population marseillaise, au cours des cent dernières années.

La Consommation du Pain et de la Viande. — Comment se nourrit cette population marseillaise que nous venons de dénombrer? C'est la question à laquelle nous allons répondre, d'une manière forcément succincte, mais toutefois aussi exactement que possible.

En 1885, il y avait, dans notre ville et ses faubourgs, 557 personnes exerçant la profession de patrons boulangers; en 1890, ce nombre était de 621; en 1895, de 627; enfin, en 1900, de 670. Si l'on compare le nombre de patrons boulangers au chiffre de la population, on voit que chaque boulangerie a une moyenne de 703 clients; du moins ce chiffre serait atteint, s'il ne fallait pas défalquer de la population globale les élèves de certains établissements, les malades de certains hôpitaux, qui ne peuvent entrer dans la catégorie commune, pas plus que les soldats, puisqu'ils fabriquent eux-mêmes leur pain. En réalité, chaque boulangerie n'a, en moyenne, qu'une clientèle de 250 ménages environ, représentant de 680 à 690 personnes.

On évalue actuellement à 450 grammes de pain par jour, à 165 kilos par an, la consommation de chaque habitant; ce qui donne, par boulangerie, une production quotidienne de 300 kilogrammes et une production annuelle de 109.500 kilogrammes. La production annuelle totale des boulangeries de Marseille et de la ban-

Digitized by Google

[illegible] kilogrammes. A ce chiffre, il faut ajouter le pain nécessaire à la population que nous avons [illegible] hospitalisés, etc., dont la quantité est évaluée de 1 million à [illegible] mille kilogrammes. On arrive ainsi pour Marseille, à une consommation journalière de 204,500 kilogrammes et à une consommation annuelle de 74,642,500 kilogrammes.

Pour assurer ces quantités de pain, les boulangers en font [illegible] fournées de [illegible] kilogrammes et ils emploient, pour chaque fournée, une demi-balle de farine, soit [illegible] kilogrammes.

Le prix moyen du pain a été dans notre ville :

En [illegible]	[illegible] francs	[illegible] le kilog.
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
1903	[illegible]	[illegible]

Quant à la viande, [illegible] autrefois en petite quantité et considérée [illegible] comme un aliment de luxe, elle est aujourd'hui à la portée de tous. Elle est débitée dans la commune de Marseille par 890 bouchers dont 730 dans [illegible] de la ville et 160 dans la banlieue.

[illegible] quantité considérable [illegible] chaque année, à

l'abattoir municipal de notre ville, pour assurer la consommation locale.

Tableau indiquant, par espèce de bétail et par tête, les animaux abattus à l'abattoir municipal de Marseille

DÉSIGNATION DES ANIMAUX	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Taureaux, bœufs ou vaches	37.608	36.116	34.469	35.740	38.317	39.054	40.525	38.258	40.125	38.681	35.923
Veaux	15.113	16.233	20.137	21.800	23.514	26.482	29.171	31.022	31.717	27.415	28 524
Moutons ou brebis	193.628	194.117	209.050	201.728	210.797	220.939	227.408	226.588	224.575	214.034	210.514
Agneaux et chevreaux	39.806	30.148	58.369	36.938	35.496	29.712	28.317	25.912	21.781	25.638	27.641
Porcs	22.313	21.362	24.239	29.623	30.099	26.644	24.751	24.405	26.785	28.620	27.455
Anes	313	1.811	541	512	441	383	394	325	357	347	406
Chevaux ou mulets	1.225	3.866	3.688	3.866	4.148	4.463	4.591	4.321	4.277	4.713	5.387
TOTAUX	310.006	303.653	350.493	330.207	342.812	347.677	356.157	350.831	349.617	339.457	335.850

Digitized by Google

[illegible] chiffres sont cependant
[illegible] malheureusement dans les
[illegible] séparées dans les 40 vil-
[illegible] milieu de Marseille, des
[illegible] serrées, faisant à l'abat-
[illegible] désastreuse et, mal
[illegible] dans les boucheries
[illegible] cheries, au nombre
[illegible] imparfaitement sur-
[illegible] construites dans les
[illegible] elle sont exploitées
[illegible] recherche d'ani-
[illegible] mouveraient
[illegible] abattoir

[illegible] statistiques offi-
[illegible] rande à Mar-
[illegible] profit.
[illegible] nous mentionnons la
[illegible] nous
[illegible] chaque

[illegible]	=	400
[illegible]	=	1 000
[illegible]	=	364
[illegible]	=	936
[illegible]	=	625
[illegible]		250
[illegible]		750
[illegible]		045

Digitized by Google

Report..... Kil. 21.481.005

A ce chiffre, il convient d'ajouter les viandes dépecées et les charcuteries entrées, à Marseille, par les barrières de l'octroi, et qui se sont élevées, pour l'année 1900, à :

Viandes dépecées....	Kil.	995.950
Charcuteries.....	»	507.640

On atteint ainsi un total de..... Kil. 22.984 595 ce qui donne par personne, la population étant évaluée, dans le rayon de l'octroi, à 378.173 habitants, une moyenne de 60 kilogrammes.

On a certainement remarqué la quantité considérable de viande chevaline livrée à la consommation. C'est en 1869 que les premières boucheries de cheval obtinrent l'autorisation de s'installer à Marseille. Elles furent d'abord sans grande clientèle, mais, peu d'années après, elles commencèrent à prospérer. Aujourd'hui, on compte dans notre ville 24 boucheries chevalines ; on abat pour elles de 16 à 18 animaux par jour et elles livrent quotidiennement à la consommation plus de 3.000 kilogrammes de viande d'âne, de cheval ou de mulet.

Volaille, gibier et poisson. — La volaille, le gibier et le poisson doivent être classés généralement dans la catégorie des mets de luxe. Ils n'en ont pas moins une large place dans l'alimentation publique à Marseille.

En 1875, il pénétra dans notre ville, par les barrières de l'Octroi, 619.949 canards, pintades, poules, coqs et

Digitized by Google

poulets, et 31.418 oies, dindes et dindonneaux. Les chiffres des années plus récentes accusent comme entrées :

DÉSIGNATION	1885	1890	1895	1900
	têtes	têtes	têtes	têtes
Canards, pintades, poules, poulets	559.590	584.957	606.666	600.865
Oies, dindes ou dindonneaux....	16.883	15.164	6.599	6.005
Pigeons.....	57.567	68.921	66.497	69.856
	kil.	kil.	kil.	kil.
Volailles mortes.....	182.474	123.908	126.322	124.829

Mais, pour la volaille surtout, il s'en faut de beaucoup que les chiffres de l'Octroi accusent bien réellement les quantités consommées dans les limites de son rayon. Son vaste périmètre englobe, en effet, de nombreux faubourgs où il est peu de maisons dans lesquelles on ne se livre à l'élevage de la volaille. Chacun tient à avoir son poulailler, grand ou petit. On peut donc, pour fixer la consommation locale, porter au double les chiffres accusés par l'Octroi.

Quant aux lapins domestiques, on les avait exemptés de droits jusqu'à ces derniers temps ; aussi était-il difficile de dénombrer ceux qui terminent leur existence dans les casseroles de nos cuisines. Il y a quelques années, M. Joseph Mathieu, qui s'est fait une spécialité de ces curieuses statistiques, évaluait leur nombre à 1.200.000, soit 100.000 lapins dévorés tous les mois. Mais, si nous

Digitized by Google

nous en rapportons aux chiffres des derniers mois de 1901, ce nombre serait loin d'être atteint et ne dépasserait pas 35.000 (1). Il est vrai que beaucoup de ces animaux passent peut-être clandestinement les barrières.

En ce qui concerne le gibier, Marseille avait reçu en 1875, de toutes provenances, 58.345, kilogrammes de gibier à poil et 96.183 kilogrammes de gibier à plume, soit au total kil. 154.528. Depuis lors le commerce du gibier a pris une plus grande extension, et l'octroi accuse comme entrées:

En 1885.....	K.	155.778
En 1890.....	»	186.050
En 1895.....	»	249.930
En 1900.....	»	238.824

Nous avons dû classer tantôt le poisson parmi les aliments de luxe. Il n'en était pas ainsi autrefois et les statistiques nous apprennent qu'en 1813, par exemple, on consomma à Marseille 13.114 quintaux métriques de poisson. En 1874, la population de notre ville avait triplé depuis 1813, et néanmoins la consommation totale ne fut que de 13.725 quintaux métriques cette année-là. Ce défaut de progression doit être attribué, en grande partie, aux ravages faits sur la côte provençale par certains pêcheurs peu scrupuleux qui n'hésitent pas à se servir de la dynamite, détruisant ainsi, sans profit, une grande quantité de menu fretin. A la suite de plaintes qui se sont produites, l'Administration de

(1) Voici d'ailleurs les chiffres officiels fournis par les Statistiques pour ces dernières années : 1902, 393.367 lapins vivants et kil. 42 251 de lapins morts; 1903, 435.508 lapins vivants et kil. 30.756 de lapins morts.

Digitized by Google

[illegible] organise une surveillance sévère, et il y a [illegible] de poissons [illegible].

Le poisson est généralement amené à la criée de la [illegible] où il est vendu aux enchères aux poissonnières, par lots plus ou moins importants. Les prix varient suivant les qualités et les jours, mais on peut établir [illegible] catégories pour la vente en gros, savoir : de [illegible] francs le kilogramme; de [illegible] francs et de [illegible] centimes à [illegible] franc. Les coquillages se paient de [illegible] centimes à [illegible] fr. [illegible] le kilogramme. Au détail, les prix des poissons [illegible] du littoral [illegible] descendent rarement au-dessous de [illegible] francs le kilog. et s'élèvent parfois jusqu'à [illegible] francs.

Les quantités de poissons [illegible] à Marseille dans de récentes années ont été les suivantes :

En 1885	K. [illegible] 500 268
En 1890	» [illegible]
En 1895	» [illegible]
En 1900	» [illegible]

Dans ce [illegible] ne sont pas comprises les sardines et la morue sèche qui sont exemptes de droits d'entrée; il en est de même des moules, clovisses, oursins, etc. Mais [illegible] indique les quantités [illegible] reçues à Marseille [illegible] :

En 1885	K. 174 256
En 1890	» 222 946
En 1895	» 289 [illegible]
En 1900	» 312 [illegible]

On peut constater par ces chiffres combien la consommation des [illegible] a augmenté, et cela malgré des droits d'octroi de plus en plus élevés. En effet, ces

Digitized by Google

droits qui étaient de 10 francs les 100 kil. en 1885, étaient de fr. 15 en 1898 et sont maintenant de fr. 20. Il est vrai que, d'autre part, la valeur intrinsèque des huîtres a considérablement baissé.

Enfin, puisque nous parlons de poisson, nous signalerons les quantités de thon mariné qui ont été livrées à Marseille à la consommation :

En 1895.....	K.	63.428
En 1896.....	»	86.731
En 1897.....	»	117.912
En 1898.....	»	126.916
En 1899.....	»	142.157
En 1900.....	»	107.551
En 1901.....	»	179.282
En 1902.....	»	163.307
En 1903.....	»	179.156

Légumes et épiceries. — On évalue à plus de 500 le nombre de charrettes chargées de légumes qui arrivent en moyenne tous les matins sur le marché central. Ces charrettes portent chacune environ 300 kilog., ce qui donne un total de 150.000 kilog. de légumes frais par jour. A ce chiffre, il faut ajouter les quantités qui ne passent pas par le marché central, et qui doivent être presque aussi considérables que les premières. C'est donc 300.000 kilog. de légumes frais consommés, par jour, dans l'intérieur de la ville, soit près de 1 kilo par habitant. Pour les légumes secs, ces quantités doivent être diminuées de moitié.

Nous voudrions aussi donner quelques détails sur les articles d'épicerie et sur les quantités livrées à la con-

Digitized by Google

sommation ; mais les bases d'un pareil travail manquent complètement, et il n'y a lieu de se fier qu'à des approximations.

Pour ce qui concerne le sucre, on évalue sa consommation à 14 kilogs par habitant et par année, ce qui donnerait pour Marseille une consommation totale de plus de 6 millions de kilogrammes. Quant au café, les relevés statistiques des douanes, de 1827 à 1836, indiquaient que le commerce des cafés livrait à la consommation de la France environ 9 millions de kilogrammes par an, ce qui constituait pour chaque individu une consommation annuelle de 270 grammes. Les statistiques des douanes de ces dernières années prouvent que le commerce du café a pris, dans notre pays, une très grande importance et qu'il livre en ce moment à la consommation plus de 80 millions de kilogrammes de café par an, soit environ 2 kil. 200 par habitant.

Voici maintenant, pour certains articles frappés de droits d'octroi, les quantités qui ont été reçues à Marseille pendant ces dernières années :

DÉSIGNATION DES ARTICLES	1885	1890	1895	1900
	kil.	kil.	kil.	kil.
Lard	108.250	60.069	76.551	191.242
Graisse	76.555	201.735	137.059	192 188
Truffes	4.629	2.724	2.329	4.242
Pâtés truffés	4.607	6.547	712	989
Pâtés non truffés	»	»	2.689	3.757
Conserves de légumes	»	»	88 304	117.745
Œufs	1.909 502	1.888.171	2.197.740	2.418.283

Digitized by Google

Lait, beurre, fromage. — Le lait, qui était vendu à Marseille avant le 1er janvier 1901 de 30 à 35 centimes le litre, a vu depuis ses prix s'élever. Ils ont été portés à 35 centimes pour le lait écrémé et à 40 pour le lait non écrémé. 800 marchands environ desservent notre ville et, sur ce nombre, plus de 600 sont de nationalité italienne. Venus à Marseille avec un tout petit pécule, ils ont acheté une vache, puis deux, puis trois, et quelques-uns d'entre eux se trouvent, à cette heure, à la tête d'une fortune amassée en vingt ou trente ans.

Les plus fortes quantités de lait sont consommées par les classes aisées et chez les cafetiers. Il en entre également de notables parties dans la préparation de la pâtisserie, des glaces et des sorbets qui jouissent un peu partout d'une grande faveur.

Le lait consommé en ville provient soit des vaches entretenues dans le rayon de l'octroi, soit des bergeries établies en dehors de ce rayon. En 1885, il y avait, dans le rayon de l'octroi, 1985 vaches et 1.000 chèvres ; en 1901 on a compté 2.810 vaches et 640 chèvres. La production du lait est variable suivant les races. Les vaches hollandaises, par exemple, peuvent donner jusqu'à 30 et 40 litres de lait par jour, alors que d'autres produisent seulement une moyenne de 5 litres. En général, on compte que chaque laiterie possède de 8 à 10 vaches, donnant par jour 12 à 15 litres de lait, soit 100.000 litres consommés quotidiennement dans notre ville.

En ce qui concerne le beurre et le fromage, voici les quantités reçues, dans l'intérieur des barrières, d'après les statistiques de l'octroi :

Digitized by Google

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1900
	kil.	kil.	kil.	kil.
Beurre	577.814	598.364	760.336	752.418
Fromage . . .	1.765.316	1.544.944	1.744.065	1.789.494

Les fruits. — Il est certainement impossible de calculer les quantités si considérables de fruits de toute espèce qui sont annuellement consommés à Marseille. Comment additionner en effet tous les melons de Cavaillon, les abricots de Roquevaire, les cerises de Beaudinard, les amandes d'Aix, les noix de Grenoble, les figues de notre banlieue, les raisins de nos départements du Midi, les oranges d'Espagne, etc., etc.

L'octroi ne nous donne que de très imparfaits détails à ce sujet puisqu'il ne perçoit point de droits sur plusieurs de ces articles et, d'autre part, les relevés des gares de chemin de fer contiennent des indications trop peu précises, en ce qui concerne les qualités, pour nous permettre de dresser une sérieuse statistique (1).

Sur certains articles cependant, la franchise d'octroi n'existant pas, on peut être fixé sur les quantités qui ont été consommées dans l'intérieur de la ville. Les voici :

(1) Toutefois, depuis le mois d'août 1901, l'octroi frappe d'une taxe un certain nombre de fruits frais, tels que : citrons, oranges, dattes, grenades, raisins de table, ananas, chinois, fruits exotiques, etc. Les relevés nous permettent d'indiquer qu'il pénètre dans notre ville mensuellement environ 500.000 k. de ces divers fruits.

Digitized by Google

DÉSIGNATION des articles	QUANTITÉ	1885	1890	1895	1900
Fraises.....	Litres...	333.951	400.918	314.246	355.425
Châtaignes.....	Kilos....	951.522	1.057.944	960.910	1.246.667
Conserves de fruits	—	»	»	14.094	18.063
Bananes.....	—	»	»	131.884	223.581
Raisins secs.....	—	»	41.593	58.330	72.573

La vente des fraises se fait d'ordinaire dans des pots en terre cuite, d'une forme oblongue, dont l'orifice est fermé par une sorte de chapeau pointu en papier gris. Ce chapeau est noué autour du pot par un brin de sparte. Les fraises ainsi consommées à Marseille arrivent de la Crau-d'Hyères, de Roquevaire, d'Aubagne. Les pots dans lesquels elles sont expédiées pèsent 400 grammes les gros et 200 grammes les petits. Ceux de 400 grammes se vendent depuis 80 centimes, au début de la saison, jusqu'à 30 centimes au moment des gros arrivages.

Quant aux bananes, qui étaient presque inconnues autrefois à Marseille, elles ont pris aujourd'hui une place considérable dans la consommation locale. C'est la Floride qui nous envoie en majeure partie les gros régimes de ce fruit exotique.

Chauffage. — Les quantités de bois et de charbon utilisées pour le chauffage sont les suivantes, en ce qui concerne les années que nous avons prises comme terme de comparaison. Bien entendu, à l'article charbon

Digitized by Google

				22.382 138
				41 015.234
				102.875.886
				166.483.285

On remarquera par ces quelques chiffres, que les quantités de bois à brûler tendent à diminuer alors que les quantités de charbon et de charbon de pierre s'élèvent rapidement. Il faut en chercher la cause certainement dans l'emploi des nouveaux appareils de chauffage, caloriferes, poêles, etc., dont l'usage se generalise de plus en plus.

Le vin, la bière et l'alcool. — Ce ne fut qu'à partir de [illegible] que la consommation du vin prit à Marseille une serieuse importance. Cette consommation est allée depuis presque toujours en s'accentuant et les chiffres ci-après donneront une idée exacte de cette progres-

Digitized by Google

sion. Ils indiquent les quantités de vin qui ont été absorbées, à diverses époques, dans le rayon de l'octroi :

Année	1815.....	104.222	hectolitres
»	1836.....	188.908	»
»	1852.....	299.302	»
»	1865.....	475.324	»
»	1878.....	435.943	»
»	1885.....	518.487	»
»	1890	531.088	»
»	1895.....	616.183	»
»	1900.....	568.574	»

Une statistique plus intéressante encore est celle qui donne la consommation moyenne annuelle de chacun des habitants de Marseille, domiciliés dans le rayon de l'octroi. Cette moyenne a été :

En 1810.....	de	98	litres
En 1820.....	»	115	»
En 1830.....	»	125	»
En 1840.....	»	132	»
En 1850.....	»	145	»
En 1860.....	»	154	»
En 1870.....	»	166	»
En 1880.....	»	172	»
En 1890.....	»	169	»
En 1900.....	»	150	»

Après avoir atteint son maximum en 1880, la consommation de chaque habitant diminue aujourd'hui d'une façon assez sensible. Néanmoins, nous buvons encore un tiers en plus que ne buvaient nos arrière-grands-pères. Qui plus est, la récente réforme de l'im-

Digitized by Google

Digitized by Google

Mais les progressions que nous venons de constater ne sont rien si nous les comparons à celles de l'alcool. Là, les progrès sont, comme on l'a dit, terrifiants. La production de l'alcool ne s'élevait guère en France, à la fin du XVIII^e^ siècle, qu'à 369.000 hectolitres ; elle était, en 1875, de 1.840.000 hectolitres !

Après Paris, Marseille est une des villes de France où la consommation de l'alcool tend le plus à se développer, au grand détriment de la morale publique et de l'hygiène. C'est depuis une trentaine d'années surtout que ce mal sévit dans toute son intensité.

Marseille a consommé en alcool pur :

En 1870.....	1.078	hectol.	24	litres.
En 1875.....	5.862	»	86	»
En 1880.....	9.951	»	62	»
En 1885.....	17.389	»	96	»
En 1890.....	18.018	»	62	»
En 1895.....	20.992	»	61	»
En 1900.....	24.112	»	12	»

Soit, pour les quatre dernières années portées sur ce tableau, une consommation moyenne par habitant de 5 litres 77 en 1885, 5 litres 74 en 1890, 6 litres 24 en 1895 et 6 litres 37 en 1900. Et cela alors que la moyenne en France ne dépasse pas 4 litres (1).

Le nombre des établissements où se débite en majeure partie tout cet alcool a suivi une progression parallèle. La permission de donner à boire fut accordée aux particuliers par une ordonnance du 20 avril 1702. En 1705, le débitant fut autorisé à donner à boire dans des verres,

(1) Les derniers relevés disent 4 litres 6 décilitres.

Digitized by Google

[illegible] défendait cette [illegible]

[illegible] dans agglomération [illegible] meurs [illegible] on en [illegible] en 1840, 1.200 [illegible] en 1880; [illegible] un débit [illegible]

[illegible] donner sont [illegible]

[illegible] depuis [illegible] ont été [illegible] Mais le [illegible] au jour l'at- [illegible] termes excel- [illegible] Il est évi- [illegible] réglemen- [illegible] nombre des [illegible] respon- [illegible] comme [illegible] de la nation, [illegible] de dégéné- [illegible]

[illegible] pas qu'elle n'est [illegible] Elle l'est. La loi [illegible] « Les [illegible] entendus, [illegible] préjudice [illegible] les cafés et [illegible] autour [illegible] des cime-

tières, des hospices, des écoles primaires, collèges ou autres établissements d'instruction publique. »

Nous demandons à ce que cet article de la loi soit appliqué partout, et à Marseille en particulier.

Digitized by Google

II

Les Rues et les Maisons

La Ville et sa Banlieue. — Formant un vaste arc de cercle, entouré de hauteurs, et dont la mer serait ce qu'en termes géométriques on appelle la corde, la commune de Marseille s'étend sur une superficie de 22.801 hectares ; elle est parcourue par de nombreuses routes et voies diverses de communication. La ville proprement dite est formée aujourd'hui par 1.987 rues, impasses, avenues et boulevards sur les côtés desquels s'élèvent 38.872 maisons dont 37.045 habitées, et 1.827 vacantes. Sur le nombre de ces maisons, 4.144 n'ont qu'un rez-de-chaussée ; 6,100, un étage ; 8.397, deux étages ; 9.627, trois étages ; 10.604, quatre étages et plus. Ces maisons comportent 137.309 logements, dont 128.649 occupés et 8.660 vacants.

Pour permettre de se rendre compte d'une manière facile de l'accroissement du Marseille bâti, nous rappellerons que cette ville ne possédait, en 1822, que 14.365 maisons. Elle en avait :

19.581	en	1855
23.321	en	1866
30.822	en	1881
32.653	en	1886
35.025	en	1891
36.352	en	1896

Digitized by Google

Des hauteurs des quartiers de Saint-Laurent et de la Tourette, qui furent son berceau, la ville, afin de donner place à ses immeubles toujours plus nombreux, a rayonné jusqu'à six et sept kilomètres loin de ce berceau. L'un après l'autre, elle fut obligée d'englober ses faubourgs dans les barrières municipales et chaque jour de nouveaux coins de sa banlieue perdent leur caractère agreste pour permettre à des usines de s'installer, à des immeubles de se construire, à l'agglomération urbaine de grandir. Les quartiers de la Belle-de-Mai, de Saint-Mauront, de la Blancarde, de la Capelette, du Rouet, d'Endoume, où nos grands-pères avaient établi leurs « bastides », font maintenant partie de cette agglomération urbaine, et les moyens de locomotion toujours plus faciles et toujours moins chers, mis à la disposition des habitants, les engagent à s'éloigner encore du centre de la cité que l'on abandonne de plus en plus au monde des affaires.

La ville se divise en deux parties, parfaitement distinctes : les quartiers commerçants et aisés et les quartiers populeux. Les premiers, de construction moderne, datent d'un siècle au plus. Les rues sont larges et pavées ; les principales sont balayées régulièrement et entretenues. Les maisons, sérieux et importants immeubles, sont relativement salubres ; elles ont de l'eau en abondance et sont rattachées, depuis quelques années, au réseau d'égouts pour l'écoulement des matières fécales et des eaux usées.

En outre des faubourgs, les quartiers populeux sont compris presque entièrement dans le périmètre de la vieille ville. Là, les rues sont étroites, tortueuses, à peine cailloutées, encombrées de détritus de toutes sortes,

Digitized by Google

[illegible] rarement et mal, jamais arrosées autrement que par le ruisseau qui sert de déversoir aux eaux ménagères.

Les maisons sont hautes, étroites, adossées les unes aux autres, sans cour, sans air ni soleil, souvent sans eau et sans réduit particulier ; et elles contiennent pourtant un véritable entassement d'êtres humains.

Ces maisons ne réclament que la pioche des démolisseurs ; quant à celles des quartiers commerçants et aisés, ce sont, comme nous l'avons dit, de sérieux et importants immeubles, mais elles ne méritent cependant aucun autre qualificatif élogieux. En effet, si dans le siècle dernier, Marseille n'avait pas maintenu debout quelques belles maisons construites sur les modèles de Puget, notre ville n'aurait pu montrer que des immeubles sans cachet artistique, établis en majeure partie sur ce type de « la maison à trois fenêtres » qui fut, au moins pendant cinquante ans, presque uniformément adopté. « Jusqu'en 1850 environ, écrivait récemment un homme expérimenté, l'architecture marseillaise fut aux mains d'entrepreneurs qui exécutaient tous les grands travaux et avaient créé ce genre d'hôtel privé, aussi peu décoratif qu'économique que l'on trouve presque à chaque pas dans les quartiers de la Préfecture et du Palais de Justice ».

Mais on revient de nos jours à une exécution architecturale plus artistique, et nous voyons maintenant avec plaisir construire quelques immeubles d'un bel aspect, avec vastes baies, cage d'escalier aérée et façade monumentale.

Digitized by Google

Promenades et monuments. — Les places publiques, les promenades et les squares ont, non seulement leur utilité au point de vue de l'esthétique et des facilités de communication, mais encore au point de vue de l'hygiène, et c'est avec raison qu'on les considère comme les poumons d'une ville. Il est donc superflu de chercher à démontrer ici que, dans toutes les villes et principalement dans les centres d'agglomérations importants, l'air et la lumière doivent être libéralement distribués et que, pour atteindre ce résultat, les voies larges, espacées, bien orientées sont absolument nécessaires. Mais il faut insister surtout sur l'obligation de multiplier les jardins, les coins de verdure dans les quartiers populaires afin de permettre aux humbles ménages de travailleurs, aux ouvriers eux-mêmes, de vivre pendant quelques heures de la journée au milieu des fleurs et des arbustes, de respirer une atmosphère plus saine, plus salubre ou, dans tous les cas, moins viciée que celle de leurs demeures ou de leurs ateliers.

Malheureusement Marseille est peu favorisée à cet égard; sans doute notre ville possède, outre le Prado qui est unique, de nombreuses promenades complantées d'arbres; sans doute la série de ses platanes est magnifique, mais les jardins publics font généralement défaut. A l'exception du square de la Bourse, il faut bien s'éloigner du centre des affaires pour atteindre soit le jardin du Palais Longchamp ou celui de la colline Pierre-Puget, soit le Parc Borély. Quant aux quartiers de la vieille ville, pourtant si considérablement peuplés, ils ne possèdent aucun de ces jardins et, l'été venu, bien rares sont les arbres qui peuvent abriter les passants des ardeurs du soleil.

Digitized by Google

On nous a promis, il est vrai, d'établir sur les terrains de l'ancien cimetière Saint-Charles, une place plus vaste que la plaine Saint-Michel, aussi large mais plus longue, avec parterre à la française, bassins, jets d'eau, etc. On a demandé aussi que l'emplacement occupé par l'hospice de la Charité, entre la rue de la République et les quais, fût transformé en square ou jardin public qui aurait une superficie de [illegible] mètres et qui servirait à assainir et à égayer un des coins les plus tristes et les plus déshérités de notre ville. Nous nous rallions volontiers à cette opinion.

Au point de vue monumental, Marseille n'est pas non plus bien favorisée; malgré son antique passé, les monuments anciens lui font complètement défaut et, sans l'église de Saint-Victor, dont les origines remontent aux premiers siècles de notre ère, elle ne posséderait aucun vestige visible de ce qu'elle fut autrefois.

Du Moyen-Age et de la Renaissance, elle a conservé seulement le clocher de l'église des Accoules, la maison de style de François I[er] située au coin de la rue Bonneterie et de la Grand'Rue, la chapelle à coupole ellipsoïdale de l'hospice de la Charité et enfin son Hôtel de Ville.

Parmi ses monuments modernes quelques-uns seulement et en bien petit nombre sont à citer : la Bourse, le Palais de Justice, la Bibliothèque et l'école des Beaux-Arts, la Préfecture, l'église Saint-Vincent-de-Paul, la basilique de Notre-Dame de la Garde et enfin le Palais [illegible] monument qui rendra immortel le nom [illegible]

[illegible] on a construit l'hôtel des Postes et [illegible] la fontaine Estrangin, le monument

Digitized by Google

élevé à la mémoire des mobiles des Bouches-du-Rhône ; enfin on a achevé, au moins à l'extérieur, la Cathédrale.

Le monument des mobiles des Bouches-du-Rhône, sans avoir rien de très remarquable, mérite cependant une certaine attention et gagnerait, comme d'ailleurs presque tous les édifices de Marseille, à être mieux entretenu. Le bassin qui l'entoure est plein d'une eau noirâtre sur laquelle voguent sans cesse des détritus et des papiers. La fontaine Henri Estrangin, qui occupe le centre de l'ancienne place Paradis, a heureusement transformé ce coin sans symétrie de notre ville. On a dit que c'était un joli bibelot ; ce qu'on ne peut nier c'est que cette fontaine ne soit d'une fort belle exécution et que le groupe principal qui la domine n'ait d'admirables qualités.

Les travaux de l'hôtel des Postes et des Télégraphes, commencés en novembre 1889, ont été terminés en avril 1891. L'édifice se ressent de la hâte avec laquelle on voulut utiliser les terrains que rendaient libres le percement de la rue Colbert et la démolition de l'église de Saint-Martin. L'hôtel des Postes et des Télégraphes est lourd, massif, sans grâce, mais cependant assez convenablement aménagé pour les services qu'il doit contenir. Un grand porche, flanqué de deux tours trop basses, précède la grande salle du public, sorte de hall dans lequel sont répartis tous les guichets de la poste, du télégraphe et des cabines téléphoniques. En arrière de ce premier bâtiment, se groupent les salles de manipulation formant deux ailes, séparées par une cour intérieure spéciale où pénètrent les voitures chargées d'assurer les services de l'arrivée et du départ des courriers.

Digitized by Google

La cathédrale a été livrée au culte le 30 novembre 1893; elle avait été commencée en 1852 et Marseille peut montrer avec orgueil cet édifice, qui est certainement un des plus beaux du genre. Son style est romano-byzantin. Les assises bleues et blanches donnent au monument un aspect de gaîté et de légèreté bien approprié au climat et à la lumière du midi ; d'autre part tous les dômes métalliques, de hauteur et de décoration différentes, qui la dominent, produisent, en scintillant au soleil, un effet vraiment merveilleux.

Pourquoi faut-il qu'un monument aussi admirable soit privé d'avenue ? Qui plus est, quel mauvais génie a laissé construire, en ces dernières années, presque devant même l'édifice, une haute cheminée qui empêche de jouir complètement de son aspect ?

Le régime des eaux. — Autrefois les eaux de divers puits et de quelques sources, celles des rivières et des ruisseaux, comme l'Huveaune et le Jarret, alimentaient seules Marseille. Mais aujourd'hui, à la suite de la grande œuvre entreprise par M. de Montricher, les eaux de la Durance, captées sur les confins du département des Bouches-du-Rhône et coulant à raison de 12.000 litres à la seconde, parviennent sur notre territoire communal après un parcours de 83 kilomètres et après avoir traversé plusieurs bassins de décantation.

Ayant ainsi, au sortir du souterrain de la Gavotte, atteint le village de Saint-Antoine, ces eaux se divisent suivant plusieurs dérivations secondaires qui ont pour objet leur distribution dans la ville ou dans le territoire.

Il y a quelques années à peine, la plus importante de

Digitized by Google

ces dérivations, celle amenant presque en totalité les eaux livrées à la consommation de Marseille, abandonnait la branche mère au quartier du Merlan, et aboutissait, après un parcours d'environ six kilomètres, au plateau de Longchamp, d'où partaient les conduites pour la distribution dans les rues de la ville. Mais sur ce trajet relativement court, du Merlan à Longchamp, et que les eaux franchissaient, par suite de fortes pentes, en une heure et demie, les causes de contamination étaient nombreuses. Le canal, en effet, traversait à ciel ouvert une vaste agglomération populaire, et il était presque partout accessible. De plus, au cours de ce trajet, les eaux pénétraient dans d'importantes usines où elles servaient non seulement de force motrice, comme nous l'avons dit, mais où elles étaient aussi utilisées pour le lavage des blés, avant de retourner ensuite dans le canal.

L'eau qui alimentait la presque totalité de la population marseillaise était donc exposée à être souillée pendant un assez long parcours, soit par l'homme, son linge et ses déjections, soit aussi par les poussières de grains exotiques, plus ou moins avariés et putrifiés. Pouvait-on trouver des conditions plus défavorables à l'état sanitaire des habitants d'une populeuse cité ? « Une ville, a-t-on écrit, paie au choléra et à la fièvre typhoïde, pour ne pas dire à la plupart des maladies infectieuses, le tribut que lui impose son eau d'alimentation. »

Ces graves considérations n'avaient pas échappé aux hommes compétents en matière d'hygiène publique, et M. le professeur Rietsch, entre autres, conçut l'heureuse idée de démontrer par une formule mathématique les

Digitized by Google

dangers auxquels Marseille était exposée. Dans ce but, il lui sembla qu'étant donnée les conditions déplorables de la dérivation de Longchamp, il serait intéressant et instructif, au point de vue hygiénique, de déterminer le nombre de bactéries contenues dans l'eau du canal : 1° au sortir de la Gavotte, c'est-à-dire au moment de son arrivée sur le territoire de Marseille ; 2° à l'écluse du Merlan, là où était la prise pour la dérivation de Longchamp ; 3° à Longchamp, au-dessus de la Cascade.

Par une série de dix-sept expériences, toutes faites avec un soin minutieux et éclairé, M. Rietsch arriva à des résultats navrants et qui se résument en définitive aux constatations de l'expérience du 2 février 1890. Ce jour-là, le nombre de microbes trouvés dans un centimètre cube d'eau du canal fut de 150 à la Gavotte, de 221 au Merlan, et de 8.520 à Longchamp.

Ainsi, il était parfaitement prouvé que l'eau du canal de Marseille, bonne avant son arrivée sur le territoire de la ville, n'était pas contaminée sensiblement dans son trajet de la Gavotte au Merlan, alors qu'elle traverse des régions peu habitées ; que la contamination avait lieu, au contraire, d'une façon rapide et intense, quand l'eau parvenait au milieu de populations agglomérées telles que celles que le canal traversait dans son parcours du Merlan à Longchamp.

« Il y a là, dit M. Rietsch, un danger permanent pour la santé des habitants, danger auquel il importe [illegible] il semble facile de [illegible] souterraine, [illegible] dans les maisons [illegible] situées en amont [illegible]

C'est la réalisation de ce projet qui a pris le nom de double canalisation.

La double canalisation. — Les études que nécessitait ce travail ont duré plusieurs années. Enfin, on se mit à l'œuvre au mois de janvier 1898, et, en octobre 1900, l'eau de la canalisation nouvelle arrivait dans les maisons de Marseille. Deux prises importantes assurent aujourd'hui l'alimentation de la ville ; ces prises, entourées de grilles métalliques à mailles fines, s'amorcent directement sur la branche mère du canal au quartier du Four de Buze, en amont du Merlan, point où il a été reconnu par l'analyse que les eaux de la Durance, restées jusque là exemptes de toute contamination, pouvaient être considérées comme des eaux potables de qualité suffisamment bonne. De là, amenées en tuyaux fermés au centre de la ville, les eaux arrivent dans nos habitations à l'abri de toute souillure extérieure, et, par conséquent, en bon état de pureté.

Avant même de pénétrer dans nos habitations, ces eaux sont de nouveau décantées, les unes dans le bassin de Sainte-Marthe, les autres dans le bassin de Saint-Barnabé. Le premier de ces bassins peut contenir 340.000 mètres cubes ; le second, 110.000. Ils ont aussi pour but de parer aux inconvénients, qu'il faut prévoir, du chômage des eaux du canal.

Marseille a dépensé pour cette œuvre importante de la double canalisation une somme d'environ 7 millions qui, ajoutée à celle de 45 millions antérieurement dépensée pour la création du canal, forment un capital de 52 millions. Cet énorme capital est rémunéré annuellement d'un côté par la valeur des eaux employées aux servi-

Digitized by Google

ces publics de la ville : nettoiement des rues et chaussées, arrosage, entretien des jardins et des promenades, etc.; d'un autre côté, par les revenus des concessions accordées. Ces concessions sont de trois sortes : 1° les concessions d'eau continue livrée au module à raison d'une contribution fixe de 1.000 francs, le module correspondant au débit d'un décilitre par seconde, soit 8.640 litres par 24 heures; 2° les concessions d'eau périodique, c'est-à-dire d'eau qui n'est livrée, du 1^er avril au 30 septembre, qu'à certains jours et à certaines heures; ces concessions sont tarifées pour un litre par seconde, à raison de 400 francs de contribution fixe et de 80 francs de redevance annuelle; 3° les concessions pour forces motrices, concédées à raison d'une redevance annuelle variant de 175 à 275 francs par force de cheval de 100 kilogrammes.

Au total, en ce qui concerne la ville et son territoire, ces diverses concessions donnent les résultats suivants :

Eau continue	7.200 modules,	soit fr.	720.000
Eau d'arros^ge	3.250 litres,	» fr.	260.000
Force motr^ce	1.650 chevaux,	» fr.	400.060
		Total..... fr.	1.380.000

A cette somme il faut ajouter le produit des concessions accordées hors du territoire de Marseille soit à des particuliers, soit à diverses communes. On atteint ainsi une recette annuelle totale d'environ 2 millions contre une dépense de 8 à 900.000 francs par an pour le personnel et les frais d'entretien, ce qui laisse seulement 1.200.000 francs pour rémunérer les capitaux engagés. Mais en vérité il faudrait, pour être équitable,

Digitized by Google

ajouter à cette somme la valeur des eaux utilisées pour les services publics (valeur qui ne donne lieu à aucune opération d'entrées dans la comptabilité communale et que l'on peut évaluer approximativement à 1.500.000 francs par an. D'autre part, la municipalité aura la faculté, à dater du 21 février 1913, de modifier les tarifs, car toutes les concessions expirent ce jour-là. Enfin il est certain que les recettes produites par le service des eaux vont chaque année en augmentant et que les demandes de concessions seront de plus en plus nombreuses.

En résumé, grâce au canal de la Durance, Marseille jouit à cette heure d'une eau abondante et, grâce à la double canalisation, d'une eau salubre. Les calculs permettent d'affirmer que l'eau potable est distribuée à la population à raison de 1.000 litres à la seconde, soit 8.640.000 litres par jour, c'est-à-dire à raison de près de 200 litres par habitant. La Ville a en outre à sa disposition 8 à 9.000 litres d'eau à la seconde pour le service de la voirie, les égouts et la force motrice. C'est assurément plus qu'il n'en faut pour maintenir partout la salubrité et l'hygiène, si les eaux sont intelligemment utilisées.

(1) La municipalité a établi, en effet, à partir du 21 février 1903, un nouveau tarif ; mais ce nouveau tarif n'ayant pas été approuvé par le Conseil d'Etat, on a dû prolonger d'une année le tarif ancien. Nous croyons, d'autre part, utile de donner ici un aperçu de la marche ascendante de toutes les recettes effectuées par la ville de Marseille pour le service des eaux :

Année	1850	Recettes F.	71.621 26
»	1860	»	710.942 09
»	1870	»	1.006.988 11
»	1880	»	1.556.833 93
»	1890	»	2.202.133 70
»	1900	»	2.448.983 51

Digitized by Google

ces publics de la ville : net[illegible] diverses Sociésées, arrosage, entretien d[illegible] éclairer, etc.; d'un autre côté, p[illegible] prinaccordées. Ces conces[illegible] furent concessions d'eau co[illegible] à Bourse, d'une contribution f[illegible] Longrand. respondant au dél[illegible] Fraternité. 8.640 litres par[illegible] périodique, c'est-à-d[illegible] Marau 30 septembre, [illegible] Compaheures ; ces conces[illegible] anglaise; seconde, à raison [illegible] demeurée de 80 francs de re[illegible] des voies pour forces mot[illegible] le 01.24 vance annuelle [illegible] accordé à cheval de 100 k[illegible] particuliers,

Au total, en [illegible] imces diverses co[illegible] situation. [illegible] raison de

Eau contin[illegible]
Eau d'arro[illegible]
Force mo[illegible]

A cette [illegible] Sociétés sions acce[illegible] Compagnie Marseillaise offraient des partie[illegible] le mètre cube. ainsi une[illegible] chasser ses tuyaux et contre u[illegible] le mètre cube. le perso[illegible] Ville pendant cinment [illegible] engagés [illegible] pour les services

Digitized by Google

pour les particuliers. Le mètre cube devait f. 33 par ces derniers et 0 f. 17 par la Ville. que où fut passé ce contrat, la Compagnie éclairait, dans les diverses rues de Marseille, reverbères. Dès la prise de possession du service la Compagnie Mirès, l'éclairage public passa à 2.000 verbères ; aujourd'hui la même Compagnie, mais sous une autre raison sociale, éclaire dans nos rues et boulevards 6.976 lanternes à gaz. Quelques-uns des becs de ces lanternes sont très puissants et, grâce aux manchons à incandescence, donnent une fort brillante clarté.

A cette heure, et pour le service public seul, la quantité de gaz consommée à Marseille est, en moyenne, chaque année, de 4.000.000 mètres cubes (1).

Mais l'éclairage au gaz, qui avait révolutionné Marseille en 1837, se trouva éclipsé par la lumière électrique. Bien qu'assurée de son monopole, l'ancienne Compagnie Mirès voulut se préoccuper de la question et, au mois de mars 1882, quelques essais furent tentés par ses soins sur la place Castellane. Ces essais ayant réussi, la municipalité adopta le nouvel éclairage pour la Cannebière et la rue Noailles. Depuis, on l'a étendu à quelques autres voies principales, mais il n'a certainement pas pris toute l'extension désirable, puisque 86 lampes électriques fonctionnent seulement. L'obstacle à l'extension de ce mode d'éclairage public est son prix rela-

(1) Voici quelques chiffres relatifs aux quantités totales de gaz consommées à Marseille :

1867....	8.063.060	mètres cubes
1877.....	10.816.226	»
1887.....	13.985.000	»
1897.....	16.945.970	»

Digitized by Google

L'éclair[illegible] Ville
tés tenta[illegible] de
moyenn[illegible]
cipales [illegible]
les deu[illegible]
la rue [illegible]
la rue [illegible]

Au [illegible]
seill[illegible]
gni[illegible]
cet[illegible]
se[illegible]
p[illegible]
p[illegible] sur ce

[illegible] services
[illegible] de

Digitized by Google

nous ne pouvons que constater la progression rapide des dépenses faites pour l'éclairage public de la Ville et de la banlieue.

Année	1830	F.	110.806.84
»	1840	»	141.605.51
»	1850	»	235.000.—
»	1860	»	329.390.71
»	1870	»	504.683.59
»	1880	»	538.760.12
»	1890	»	670.658.89
»	1900	»	1.039.165.01

Pour cette dernière année les dépenses se répartissent ainsi :

Eclairage au gaz		F.	801.005.50
«	électrique	»	85.807.50
»	au schiste ou à l'huile	»	152.352.01
	Total	F.	1.039.163.01

Le montant élevé de l'éclairage au schiste ou à l'huile étonne tout d'abord. Mais il est certain que, malgré tous les progrès, divers quartiers excentriques de Marseille, plusieurs villages de la banlieue et même certains établissements municipaux, sont encore éclairés à l'huile ou au pétrole. 2.283 lampes sont en service : 810 brûlent jusqu'à minuit, et 1.473 toute la nuit. Elles consomment 14.000 litres de pétrole mensuellement.

Les Travaux d'Assainissement. — Marseille était éclairée, pourvue d'eau potable, mais il ne lui était pas facile d'évacuer tous les détritus, les immondices, les scories de sa grande fournaise humaine. On avait bien

Digitized by Google

Digitized by Google

furent funestes à la prospérité du commerce et de la navigation, tant au point de vue du mouvement des voyageurs que de celui des marchandises.

Ainsi il n'était pas possible de laisser subsister plus longtemps une pareille situation. Une grande œuvre s'imposait : rejeter de chaque maison, dans l'égout courant au centre de la voie, les eaux salies et les matières fécales, les grouper dans un égout grand collecteur, conduire ce collecteur en mer, loin des ports, telle était cette œuvre. Une municipalité la comprit enfin et, pour la réaliser, adopta le projet tracé par M. A. Cartier, agent-voyer en chef du département des Bouches-du-Rhône. Au mois de septembre 1890, M. Génis, ingénieur civil, assisté de plusieurs sociétés financières, passa un contrat avec la Ville de Marseille et s'engagea à exécuter, dans un délai de cinq années, tous les travaux voulus, moyennant paiement d'une somme de 33 millions 500 mille francs.

Commencés en 1891, les travaux pour l'assainissement de Marseille ont été terminés en temps utile et, quoique souterrains et par conséquent non visibles, ils doivent prendre rang parmi les œuvres les plus importantes qui aient jamais été entreprises dans notre cité. Pour nous, nous n'hésitons pas à déclarer que l'œuvre de l'assainissement de Marseille est aussi belle que celle de M. de Montricher, conduisant dans notre ville les eaux de la Durance.

La base de tout cet important travail est un vaste collecteur émissaire qui a son origine à l'angle du boulevard National et de l'avenue d'Arenc, traverse la ville dans toute sa longueur du Nord au Sud, puis passe sous la montagne de Marsiho-Veïre et va déboucher

Digitized by Google

[redacted]

[redacted] règnent
[redacted] de cet
[redacted] est de 6
[redacted] successivement
[redacted] égouts. Ce
[redacted] exception,
[redacted] anciennes,
[redacted] canali-

[redacted] la ville,
[redacted] émissaire au
[redacted] trouvent dans
[redacted] aussi être
[redacted] puiser,
[redacted] litres

[redacted] chaque
[redacted] immeu-
[redacted] particuliers.
[redacted] reversent au
[redacted] cours. L'arrêté
[redacted] article Ier, que
[redacted] par
[redacted] des
[redacted] de la
[redacted] A cette
[redacted] qui sont
[redacted] de

[redacted] débitait, à
[redacted] seconde, soit
[redacted] arrivée dans

Digitized by Google

la calanque de Cortiou, les eaux et les matières sont entraînées au large par un courant rapide; aussi, quels que soient les vents qui règnent, elles ne pénètrent plus jamais dans le golfe et les ports.

Telle est l'œuvre de l'assainissement de Marseille. On a critiqué les moyens financiers avec lesquels on l'avait entreprise; on a protesté contre les taxes établies pour en obtenir le paiement. Beaucoup de ces critiques ont pu être fondées, mais ce sont des questions que nous n'avons pas à envisager ici. Au point de vue matériel, on ne peut qu'admirer, nous le répétons, l'œuvre en elle-même ; elle ne mérite que des éloges : elle a rendu déjà à notre ville, elle lui rend tous les jours les plus signalés services.

Chevaux, voitures et tramways. — En 1872, M. Frédéric de la Hault proposa à la Ville de Marseille de placer dans les rues une voie ferrée, de façon à établir dans notre cité un service de voitures dites omnibus américains. La proposition ne fut pas acceptée telle qu'elle était présentée; toutefois, le principe en fut admis et, quelques mois après, le 20 décembre 1873, la Ville de Marseille passait un contrat avec la Banque Française et Italienne pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de tramways à traction animale.

Trois ans après, le 3 juin 1876, la Banque Française et Italienne retrocéda ce contrat à la Compagnie française de Tramways et le réseau, alors établi, fut desservi au mieux des intérêts de la population.

Le 26 août 1890 et 8 septembre 1892, des décrets concédèrent encore à la Compagnie française de tramways l'exploitation de nouvelles lignes, soit dans l'intérieur

Digitized by Google

Digitized by Google

totale de 104 kilomètres. Sur ce réseau circulent journellement 325 voitures automotrices et 175 voitures de remorque. Ces voitures ont une longueur de 8 m. 30 et une largeur de 2 m. Elles peuvent recevoir 47 voyageurs dont 21 assis.

Plus de cinquante millions de personnes sont en moyenne transportées dans l'année ; l'abaissement du tarif des places au prix uniforme de 10 centimes pendant les jours ouvrables à largement contribué à assurer cet afflux de voyageurs (1). Cette innovation n'avait jamais été tentée dans aucune ville de France sur une aussi vaste échelle ; le prix de 10 centimes est en effet extraordinairement bas si l'on tient compte de la longueur considérable de certains parcours qui font ressortir le prix du transport à moins de 1 centime par kilomètre.

Faut-il ajouter quelques critiques ? Disons que l'écheveau des fils aériens, tissé en divers endroits en véritable toile d'araignée, dépare la perspective de nos principales voies et produit le plus déplorable effet. Ne pouvait-on, comme à Lyon, par exemple, obliger la Compagnie des Tramways à adopter au centre de la ville, aux grands carrefours, les communications souterraines ? En faisant cela, on ne compliquait pas le système de traction et, avec une dépense supplémentaire qui n'aurait pas été très élevée, on aurait supprimé du coup les installations les plus disgracieuses.

(1) Depuis que ces pages ont été écrites, une nouvelle convention a été passée le 18 décembre 1903 entre la Ville de Marseille et la Cie des Tramways, concédant à cette dernière l'exploitation de nouvelles lignes qui donneront au réseau marseillais une étendue de 150 kilomètres. Le personnel de la Compagnie s'élève à 2 028 hommes. Les recettes ont passé de 5.250.000 fr. en 1901 à 6.600.000 francs en 1902.

Digitized by Google

de la ville, soit dans différents q
En même temps, on décidait
cours Belsunce à Saint-Louis
grâce à une usine génératrice
les terrains du Lazaret. La l
Saint-Louis fut la première
le système à trolley américa

Les résultats obtenus fu
portait en foule vers ce
de moyens faciles de loc
maintenant desservis par
tables, biens éclairées
du cours Belsunce à S
annuellement près de

Un pareil succès
ment rapide de la
lignes du réseau. M
avaient créé une
gnie des Trams
tentatives fait
aboutir que
d'interminables
la Compa
Giniez,
usine
d'une
pro
ca

Digitized by Google

à Marseille, non compris les bicyclet-
pétrole et automobiles, 3.952 véhi-
2.870 susceptibles d'être requis par
e et 1082 non susceptibles d'être

total de ces véhicules, il faut compter
omnibus faisant le service des voya-
nun concurremment avec les tramways,
s de remise dont 120 landaus, 70 breaks
le famille, 150 coupés ou milords.

es municipales faites sur le service des
t donné les résultats suivants :

	1885	1890	1895	1900
	—	—	—	—
p^ques	73.740	76.340	73.230	74.110
...	71.240	74.720	46.860	8.080
ys..	33.525	39.419	81.557	100.000
ux...	178.505	190.479	201.647	182.190

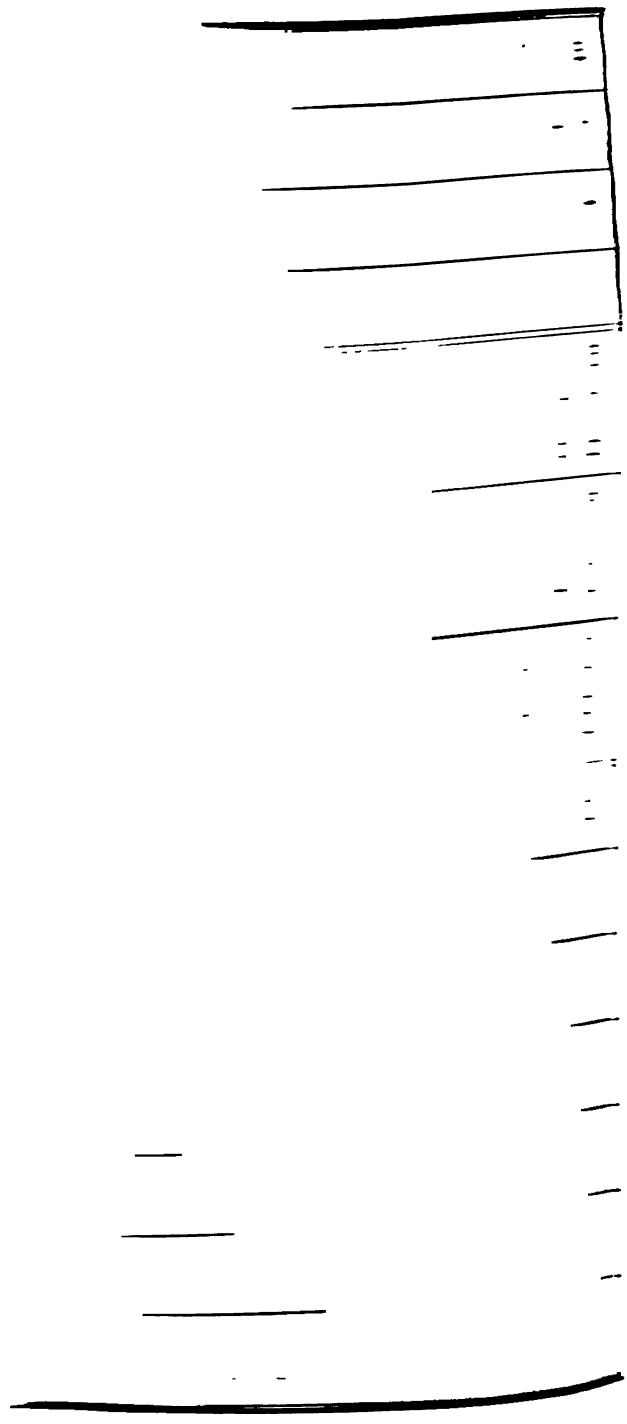
endies et Sapeurs-Pompiers. — Les moyens em-
ès pour combattre les incendies furent pendant
temps des plus rudimentaires. A Marseille, c'était
prieurs de l'ancienne et si honorable corporation
s portefaix qui, prévenus par la police ou le tocsin,
transportaient, aux termes de leurs règlements, sur
s lieux où le feu exerçait ses ravages, et disposaient

(1) L'administration des contributions directes nous fait connaître qu'il existait à Marseille, en 1903, 7163 vélocipèdes ordinaires et 185 vélocipèdes avec moteur. D'autre part, notre ville possède 376 voitures automobiles.

Digitized by Google

Le fonctio
tramways é
Avant qu'il
s'était fon
de fer de
ville à la
en parti
cembre
une pu
boule
parce
teur

P
ve
1
l
c



Digitized by Google

12 kilomètres de Marseille, qu'à l'heure où le sinistre pris des proportions inouïes et où la lutte est certainement d'un résultat négatif.

Cette situation ne peut être maintenue et la nécessité de réorganiser notre corps de sapeurs-pompiers en vue du service de banlieue n'est discutable par aucun esprit sérieux, un peu au courant de l'importance d'une telle institution. Déjà, d'ailleurs, la création de quatre postes auxiliaires de banlieue fut votée, il y a quelques années, par une de nos assemblées communales. Ils devaient être installés, le premier à Saint-Louis, le second à la Rose, le troisième à Saint-Marcel, le quatrième à Mazargues. Malheureusement cette création, pourtant approuvée par l'autorité supérieure, n'a pas été exécutée.

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLEAU INDIQUANT L'ÉTAT DE L'ENSEIGNEMENT PRIMAIRE A MARSEILLE

DÉSIGNATION des Catégories	Écoles maternelles					Écoles primaires élémentaires					Écoles primaires supérieures					TOTAL général
	Communales		Libres		TOTAL	Communales		Libres		TOTAL	Communales		Libres		TOTAL	
	Garçons	Filles	Garçons	Filles		Garçons	Filles	Garçons	Filles		Garçons	Filles	Garçons	Filles		
Année scolaire 1889-1890																
Nombre d'écoles	25		43		68	70	67	83	209	429	2	2	1	»	5	502
— de classes.....	68		66		134	241	191	219	535	1.206	9	8	3	»	20	1.360
— de professeurs...	66		63		132	252	196	233	600	1.281	9	8	6	»	23	1.436
— d'élèves de 6 à 13 ans.	404	255	297	345	1 301	11 779	7.941	6.452	10.598	36.770	39	9	»	»	48	38.119
— d'élèves de tout âge	3.239	2.647	2.408	2.720	11.014	13.001	9.201	9.001	14 669	45.872	301	225	70	»	596	57.482
Année scolaire 1899-1900																
Nombre d'écoles	32		49		81	74	73	85	217	449	2	2	2	3	9	539
— de classes.....	83		71		154	297	245	226	574	1.342	12	11	6	8	37	1.533
— de professeurs...	83		71		154	316	252	255	651	1.474	18	13	12	8	51	1.679
— d'élèves de 6 à 13 ans.	473	236	323	407	1.439	12.197	8 389	6.933	12.523	40.042	27	11	15	9	62	41.543
— d'élèves de tout âge	3.725	2.815	2.629	2.983	12.152	15.317	11.393	6.941	12.535	46.186	430	383	123	81	1 017	59.355

Digitized by Google

L'

Les
loppe
class
s'éle
plie
soc
p
d

Digitized by Google

ffres donnés par le tableau précédent dénotent, de le voir, pour l'instruction des femmes surtout, ès très sensible qui, nous l'espérons, ira encore ant.

gnement secondaire et supérieur. — Nous ne pas que le cadre que nous nous sommes tracé comporter, au sujet de l'enseignement secondaire au sujet de l'enseignement supérieur, de très développements. Nous permettra-t-on de dire pendant, combien il faut regretter que l'ensei- ent secondaire surtout, même avec les réformes ui ont été apportées en ces dernières années, nous re plutôt des fonctionnaires que des hommes itiative; plutôt des bureaucrates que des négociants es industriels hardis et intelligents; plutôt des tiers tranquilles que des voyageurs intrépides et lacieux!

« L'esprit de fonctionnarisme qui infecte notre pays engourdit notre sang, disait récemment M. Emile ovelaque dans une conférence faite à Marseille, est plus puissant des opiums pour endormir notre nergie et véritablement le poison de notre race. J'ai oulu sonder cette plaie, en connaître l'étendue et oici ce que j'ai appris : depuis 50 ans, la population française a augmenté de 10 o/o; le nombre de nos fonctionnaires de 121 o/o ».

Quant à l'enseignement supérieur, il peut mériter moins ces critiques, et Marseille, dont l'avenir industriel attend tout du développement scientifique, réclame, depuis de longues années déjà, l'installation dans ses murs d'une véritable Université de Provence.

Digitized by Google

Ainsi à Marseille, au cours
d'âge scolaire étaient au nom
d'entre eux fréquentaient se
tant que 2.600 environ fus
ou aient obtenu le certifica
restait pas moins 4.384 e
enfreignant la loi (1).

Divers indices peuvent
tats obtenus grâce à
primaire; mais nous
qui ne peuvent avoir
obtentions du brevet
rieur, et nous nous
ce travail statistiqu
qui, en ces dernièr
signer au momen
devant l'officier

ANNÉES	NO
1880	
1885	
1890	
1895	
190	

(1)
mais
séri
rec

Digitized by Google

création d'une *Section coloniale* était tout
un grand port de commerce comme Mar-
tions incessantes avec de riches posses-
-mer. Sur les constantes demandes de la
ommerce, le ministre a bien voulu donner
tion aux propositions qui lui étaient faites,
coloniale a commencé à fonctionner dès
e 1900. Les principaux cours qui y sont pro-
essent les produits coloniaux et les industries
géographie et la législation commerciale,
de la colonisation, l'hygiène des pays chauds.
supérieure de commerce de Marseille s'était
e 15 octobre 1872 avec 44 élèves ; l'année sco-
73-74, lui en donna 65 ; dix ans après, elle en
0. (1) Voici, d'autre part, les chiffres de ces
es années et le tableau des résultats obtenus :

(1) Le recrutement des élèves se fait presque exclusivement parmi les gens de famille appartenant au monde des affaires : négo-banquiers, industriels et employés de commerce. L'examen du des carrières embrassées par les anciens élèves montre que ces gens suivent, à de bien rares exceptions près, leur carrière de nation, c'est-à-dire la carrière commerciale ; il montre aussi ils prennent une assez large part au développement de notre ex-sion coloniale et de nos relations extérieures.

Il faut se féliciter de ces résultats, car on constate malheureusement leurs une tendance de plus en plus grande, chez les jeunes gens, à serter le commerce et l'industrie pour devenir fonctionnaires et marger au budget sans souci du lendemain, grâce au traitement men-uel et à la pension de retraite. Mais, ne l'oublions pas, pour fournir ce traitement mensuel, pour assurer cette pension de retraite il faut absolument des bras et des cervaux qui les produisent. Or, il est évi-dent que si les jeunes gens, au lieu de se tourner hardiment vers les carrières qui réclament plus particulièrement de l'activité, de la volonté, de l'esprit d'initiative, s'obstinent à enterrer leurs qualités dans un emploi plus ou moins rétribué et à se laisser vivre tout dou-cement, il viendra un moment, peut être point éloigné, où la France sera réduite à l'impuissance sur le terrain économique (*Note ajoutée*).

Digitized by Google

l'instruction
notre pays
emplois, da
En mêm
infériorité,
plus effic
merciales
déjà en
disaient
venait
arrière
seigne
Not
sages
sitio
con
d'h
bil
u
p
s

Digitized by Google

situation à laquelle leurs débuts modestes paraissaient les destiner.

Les cours que nous venons de signaler sont uniquement destinés aux hommes ; mais, au mois d'octobre 1900, la Société pour la Défense du Commerce, de concert avec la Société des Commerçants, Industriels et Magasiniers et avec la Société philanthropique des commises et employées, a institué, dans le local du Lycée de jeunes filles, des cours commerciaux gratuits pour dames. Les résultats sont satisfaisants.

Enfin, nous signalerons les efforts très louables qui sont faits par la Société académique de comptabilité, fondée en 1894, dans le but d'instruire tout spécialement les jeunes gens se destinant à la carrière commerciale. Elle a organisé pour cela divers cours gratuits dont quelques-uns ont lieu à la Préfecture, dans la salle du Conseil de révision. Ces cours embrassent toutes les connaissances nécessaires à un commerçant, et notamment l'étude complète et approfondie de la comptabilite applicable à toute entreprise, la Législation commerciale, la Science économique, les opérations de Bourse, le Change, la Banque, etc. Les plus utiles de ces cours, sans conteste, sont ceux où l'on professe les questions si compliquées d'assurances, de douane, de regie et d'octroi.

De sérieux examens ont lieu périodiquement ; les élèves qui les ont passés avec succès reçoivent le diplôme de comptable, qui est la justification de bonnes études et l'affirmation que son titulaire possède un ensemble de connaissances suffisamment étendues pour qu'on puisse lui confier en toute sécurité la direction des opérations

Digitized by Google

administratives d'une entreprise quel-

Beaux-Arts et Cours professionnels. — A
l'école des Beaux-Arts de Marseille, qui date
on trouve, comme inspiration de la fondation,
désir de venir en aide à nos industries locales en
encourageant les artistes et les ouvriers habiles qui
y manquaient. Insensiblement, au cours du siècle
dernier, cette école a dérivé de son but et n'a plus formé
que des peintres et des sculpteurs. Toutefois, en 1876,
on chercha à revenir, au moins en partie, à l'idée pre-
mière de la fondation, et l'on créa un cours de dessin
décoratif auquel fut adjoint en 1889 un cours du soir,
s'adressant plus particulièrement aux ouvriers charpen-
tiers, menuisiers et tailleurs de pierres.

D'autre part, la Ville de Marseille a créé, dans la rue
de l'Evêché, en attendant son prochain établissement
dans le quartier de Saint-Victor, une école pratique
d'industrie. Cette école, qui a été rattachée au Minis-
tère du Commerce par décret du 23 octobre 1899, est
ouverte aux ouvriers du travail du fer et du bois. Une
école professionnelle de filles, installée dans un local du
cours Devilliers, a été, à son tour, rattachée au Minis-
tère du Commerce sous le titre d'Ecole pratique de
commerce et d'industrie. Elle fonctionne régulièrement
et compte à cette heure plus de 300 élèves.

Les cours de mécaniciens, créés par la Chambre de
Commerce, en avril 1888, s'adressent plus particulière-
ment aux jeunes ouvriers, âgés de 15 ans au moins,
désireux de recevoir les connaissances techniques qui
leur permettront, en développant leur intelligence, de

Digitized by Google

perfectionner leur travail ; ces cours s'adressent aussi aux jeunes gens qui se préparent aux examens d'officiers mécaniciens dans la marine marchande ou d'élèves mécaniciens dans la marine de l'Etat. A la fin de chaque année, des certificats et des témoignages de satisfaction sont donnés aux élèves dignes de ces distinctions.

L'Union des Chambres syndicales ouvrières des Bouches-du-Rhône a, elle aussi, installé, au profit des travailleurs de tous corps d'état, divers cours professionnels dont les principaux sont ceux de géométrie appliquée, de dessin linéaire et industriel, d'électricité, de coupe et d'assemblage pour cordonniers, de coiffure, de serrurerie, de menuiserie, de charpente, etc. Inaugurés en 1894, à la Bourse du Travail, ces cours se poursuivent aujourd'hui dans un local annexe situé rue Montaux, et les résultats obtenus, tant au point de vue de l'éducation que de l'amélioration des qualités techniques des ouvriers employés aux travaux manuels, sont certainement importants.

Toutefois, ainsi que l'écrivait M. Marius Vachon dans son livre sur *les Ecoles et les Musées d'art industriel en France*, livre publié à la suite d'une mission officielle, « en n'adressant pas, par esprit particulariste, un appel aux dévouements extérieurs qui ne feraient point défaut parmi les professeurs de l'Université, du Lycée, des Collèges, de l'Ecole des Beaux-Arts, les administrateurs de la Bourse du Travail se condamnent à ne donner à leurs élèves qu'un enseignement très inférieur, sans caractère scientifique, et incapable d'ouvrir des horizons plus élevés que ceux de la routine ou de l'inexpérience. A l'étranger, ajoute M. Vachon, les fondateurs d'institu-

Digitized by Google

tions analogues telles que celles de Charleroi, de Hambourg, de Berlin, de Birmingham, de Manchester, etc., n'ont point commis cette faute grave qui, partout en France, menace de tuer des œuvres sociales très intéressantes et très utiles, dont le développement serait certain par l'emploi d'autres méthodes d'enseignement. »

Quelques œuvres religieuses doivent prendre rang au chapitre des écoles professionnelles. (1) Signalons en premier lieu divers ouvroirs, dirigés par les Sœurs de Saint-Vincent-de-Paul, et qui ont pour but de former les jeunes filles aux travaux de couture ; les ateliers de la Petite Œuvre, établis au n° 30 de la rue des Princes, et dans lesquels on applique les jeunes filles à la profession qu'elles veulent suivre : modiste, tailleuse, lingère, repasseuse, fleuriste, etc. Enfin, il faut surtout placer ici l'Oratoire Saint-Léon, œuvre de Don Bosco, dont le but est de venir en aide aux enfants orphelins, pauvres ou abandonnés, en leur donnant une éducation chrétienne et en leur apprenant un métier suivant leurs aptitudes.

Pour cela, on a annexé aux classes de l'école primaire plusieurs ateliers dans lesquels sont enseignés théoriquement et pratiquement les métiers suivants : imprimerie, lithographie, reliure, papeterie, sculpture et peinture, tailleur d'habits, cordonnier, menuisier, serrurier et fondeur de caractères. L'œuvre ne vit que de cotisations de coopérateurs, de dons charitables et de la vente des produits des ateliers. « Les enfants formés dans cette institution, dit M. Vachon dans l'ouvrage déja cité, sont fort appréciés par les chefs d'ateliers

(1) La plupart de ces œuvres religieuses ont dû malheureusement, depuis que ces lignes ont été écrites, fermer leurs portes, à la suite des mesures prises contre l'enseignement congréganiste.

Digitized by Google

pour les qualités d'exactitude, de bonne tenue et d'amour du travail qu'une discipline sévère, mais paternelle, leur a données. »

Ecoles spéciales. — La Chambre de commerce de Marseille, par sa délibération du 31 octobre 1839, a fondé une école de Mousses et Novices, au développement de laquelle le Ministre de la marine, le Conseil général du département et le Conseil municipal de notre ville veulent bien contribuer par des subventions annuelles. Son budget s'élève à environ 40.000 francs par an. Elle est installée actuellement à bord du navire le *Fabert*, ancré dans le Vieux-Port.

Le but de la Chambre de commerce en fondant cette institution a été de former de bons sujets pour la marine, et de préparer ainsi d'utiles serviteurs à l'Etat et au Commerce. Aussi, pour conserver à l'institution son caractère d'utilité nationale, la Chambre ne se borne pas à recevoir les enfants de Marseille ou du département, mais ceux de toute la France sans distinction, pourvu qu'ils présentent des garanties morales et physiques.

Disons à sujet que contrairement à une fâcheuse légende, qui fort heureusement se dissipe de jour en jour, l'Ecole des Mousses et Novices n'est pas une maison de correction. On y exige, certes, des élèves, une bonne conduite rigoureuse, mais la surveillance des enfants est à la fois ferme et paternelle, et tout en leur donnant une instruction professionnelle des plus sérieuses, on leur inculte, comme nous l'avons dit, des qualités qui doivent en faire des hommes de devoir, de bons fils de la patrie, de courageux et de compétents marins.

Digitized by Google

Pour entretenir le zèle et l'émulation parmi les élèves, il y a chaque année des examens fréquents, une inspection générale et une distribution de prix. Un prix d'honneur, consistant en une somme de 120 francs, est accordé à l'élève le plus méritant. Ils sont environ 180.

Dès qu'ils sont appelés au service, les élèves sont embarqués sur les bâtiments de l'État ou du Commerce. Au retour des voyages, ils rentrent à bord de la corvette-école et sont successivement appelés à naviguer et à rejoindre l'école jusqu'à l'âge de 18 ans accomplis.

Plus de 4.000 mousses et novices ont passé par cette école depuis sa fondation, et aujourd'hui plusieurs d'entr'eux portent les galons de capitaine au long cours, et même d'officiers dans la marine de l'État (1).

Deux autres écoles spéciales ont été fondées à Marseille en ces dernières années. La première est une école d'ingénieurs, établissement supérieur subventionné par la Ville et placé sous le patronage de la Chambre de commerce. Elle a pour objet de former des ingénieurs pour toutes les branches de l'industrie.

La seconde est une école d'hydrographie de la marine. Elle a pour but de donner aux marins les connaissances scientifiques nécessaires pour l'obtention des brevets de capitaine de la marine marchande et de maître de cabotage, ou du diplôme d'élève de la marine marchande. Pour être admis à en suivre les

(1) Au lendemain du jour où ces lignes ont été écrites, il a été question de la suppression de l'École des Mousses et de son remplacement par une École de navigation répondant mieux aux besoins toujours plus importants de la marine à vapeur. Mais la Chambre de commerce a pris une décision plus radicale et l'école des Mousses et Novices a été dissoute à la date du 31 décembre 1902.

Digitized by Google

cours, il faut être porté sur les registres de l'inscription maritime. L'école a son siège à l'hôtel de la Marine.

Les leçons, règlementées par le décret du 18 septembre 1893, comprennent : l'arithmétique et l'algèbre, la géométrie et la trigonométrie, la navigation, les machines à vapeur marines et l'usage des instruments nautiques, enfin diverses notions sur l'astronomie, la cosmographie, etc.

Nous donnerons encore place ici à quelques notes sur la Section de Marseille de l'Association polytechnique dont le but a été défini en ces termes : « Répandre parmi les classes laborieuses les premiers éléments des sciences positives, surtout dans leur partie applicable à l'industrie ; s'occuper des sciences et des arts qui peuvent intéresser les hommes nourris d'une instruction commune. »

L'Association polytechnique fut fondée à Paris, en 1830 ; mais la Section de Marseille est beaucoup plus jeune puisque sa date ne remonte qu'à 1896. Les cours qui y sont professés sont absolument gratuits ; ils sont destinés aux adultes et leur programme comprend particulièrement les mathématiques et les sciences industrielles, les lettres et les arts, les sciences physiques et naturelles.

Chaque année l'Association distribue des récompenses aux élèves qui se sont distingués par leur assiduité, leur travail et leurs progrès.

Sociétés savantes. — Marseille a compté sans cesse, parmi ses enfants, des littérateurs et des savants qui ont su se connaître et se grouper en sociétés. De ces sociétés, la plus ancienne aujourd'hui est, sans con-

Digitized by Google

Pour entreteni [illegible] Lettres, Sciences et Arts, il y a chaque a [illegible] au cours de sa longue tion général[illegible] de volumes contenant d'honneur, [illegible] travaux historiques. Tous ces est accor[illegible] nombreux manuscrits, étaient, ron 160. [illegible] de place; mais, grâce à la Dès [illegible] Marseille Dosne, qui a légué à l'Aca- emba [illegible] maison où était né M. Thiers, Au [illegible] la bibliothèque et les archives te[illegible] ont maintenant un important [illegible] le siège social à l'Académie.

[illegible] Industrielle, fondée le 7 février 1827, a [illegible] publique en 1831; sont but est de [illegible] de Marseille et d'accueillir tout ce [illegible] l'amélioration de son commerce, sa [illegible] industrie. On trouve, dans les nombreux [illegible] publiés, dans ses annales et ses [illegible] les renseignements les plus précieux.

[illegible] Medical date de 1843; il fut créé à la suite [illegible] Congrès tenu à cette époque à Strasbourg et [illegible] cette importante question : *Des modi-* [illegible] *réclame l'organisation médicale en France.* [illegible] de cette société est donc l'étude des [illegible] qui intéressent l'exercice de la médecine et de [illegible]. Les comptes-rendus des travaux sont [illegible] dans le *Marseille-Médical*, et des récompenses [illegible] aux auteurs des meilleures études sur [illegible] de médecine, de chirurgie ou de sciences [illegible].

La Société de Botanique et d'Horticulture, de même que la Société d'Agriculture, s'occupe de développer dans toute la région le goût des études et des connais-

Digitized by Google

sances naturelles et agricoles ; toutes deux organisent des expositions et des concours, et distribuent des prix annuels.

La Société Scientifique et Industrielle date de 1871. Elle fut fondée dans le but de rapprocher les personnes qui s'intéressent aux sciences et à l'industrie, de collectionner les documents et d'étudier, dans des conférences ou des réunions mensuelles, les questions relatives aux diverses branches de connaissances. Elle publie un bulletin trimestriel.

Concourir aux progrès de la géographie et en encourager l'étude, tel fut le but des hommes de savoir et d'action qui, le 20 février 1877, fondèrent à Marseille la Société de Géographie. Ils y réussirent en tenant au courant leurs associés, par des conférences et un Bulletin trimestriel, des découvertes utiles, des récits de voyageurs, des projets à l'étude. De même ils surent travailler à l'application de la géographie au commerce, à la marine, à l'industrie, à la statistique, à l'économie politique.

La Société Scientifique Flammarion a pour but de s'occuper de l'étude des sciences astronomiques, physiques et naturelles, de se tenir au courant des progrès de ces sciences, d'en encourager et d'en propager l'étude. Elle a son siège au n° 38 du quai du Canal, et c'est dans ce local qu'elle donne souvent soit des cours publics d'astronomie populaire, soit des conférences de vulgarisation sur des sujets scientifiques se rattachant à l'étude du ciel. La Société a un bel observatoire contenant trois lunettes, dont une munie d'un pied équatorial à mouvement d'horlogerie.

Mentionnons encore la Société d'Études Économi-

Digitized by Google

tredit, l'Académie des Bell… vulgarisation des
qui date de 1726 et qui a … qui met à la dispo-
carrière, un nombre con… …èque de revues et
d'importants souvenirs … française, association
volumes, ainsi que d… …e la langue française
jusqu'ici, entassés, … …a Section de Provence
générosité de mad… …ropage l'amour du sol
démie de Marseil… …connaissances les plus
dans la rue de ce… …Arts et l'Association des
de la docte com… …ndant par des expositions
local qui sert a… …peinture; la Société des Concerts

La Société … avec notre Conservatoire de
été reconnue … …mation, à maintenir les grandes
constater le… …Action Provençale qui, quoique
qui peut te… …ntribue largement à l'extension de
marine, … …aux choses de notre pays méri-
travaux …
compt…

Le … *scientifiques.* — Plusieurs des établis-
d'u… …ntifiques de notre ville ne sont que des
qu… …notre Ecole de Médecine ou de notre Fa-
fi… …Sciences. Au premier rang de ces derniers, il
… la Station maritime d'Endoume, établie
… sur l'emplacement de l'ancienne batterie
… et qui est considérée à cette heure comme un
…oire important pour les travaux de zoologie ma-
… Là ont été installés douze aquariums, alimentés
…eau de mer par une canalisation spéciale et peuplés

(1) Depuis lors, l'Action Provençale s'est réunie au Syndicat d'Ini…ve de Provence, qui s'est constitué à Marseille à l'imitation de …eux du Dauphiné, de la Savoie, des Pyrénées, etc., et qui a obtenu …u peu de temps de magnifiques résultats.

Digitized by Google

...arins qui servent à des démonstra-
... auxquelles le public est admis; ces
...mettent en même temps, aux élèves de
...té des Sciences, de se familiariser avec les
...x éléments de notre faune marine.

...oin de la Station maritime d'Endoume se trouve
...régraphe construit par l'Etat dans l'anse de Calvo,
...r le chemin de la Corniche, et qui a coûté 37.606 fr. 47.
Ce marégraphe totalisateur automatique a été installé en 1884 sur les propositions du Comité du nivellement de France, et il permet aux ingénieurs de se rendre compte avec précision des mouvements que subit le niveau des eaux de la mer.

Dans un autre quartier de la ville, sur le plateau de Longchamp, s'élève l'Observatoire ; il est dû à l'illustre Le Verrier qui, pensant avec raison que le climat de Paris se prêtait mal à l'utilisation complète de la grande lunette qui venait d'être construite par Foucault, résolut de placer à Marseille ce puissant instrument.

Cette installation date de 1864, mais depuis la station astronomique de Longchamp, sous l'impulsion de son savant directeur M. Stephan et de ses collaborateurs, fut successivement pourvue de tous les appareils nécessaires à son fonctionnement. Plusieurs découvertes importantes y ont été faites.

Au nombre des annexes de notre Ecole de Médecine, il faut signaler en premier lieu l'Institut antirabique établi au Pharo depuis le 9 décembre 1893 et succursale de l'Institut Pasteur (1). D'autre part, Marseille pos-

(1) Du 9 décembre 1893 au 31 décembre 1902 on a soigné à cet Institut 2.968 personnes et sur ce nombre on n'a eu à enregistrer que 7 insuccès.

Digitized by Google

ques dont le but est l'étude … de la Concep-
sciences économiques et socia … tidiphtérique.
sition de ses membres une … nes-du-Rhône
d'ouvrages spéciaux; l'A … par les travaux
nationale pour la prop … struire et d'entre-
dans les colonies et à … nt dans lequel seront
du Club Alpin fran … contagieuses et où les
natal, en même t … és, puis délivrés gratuite-
utiles; la Société … ique, antitétanique, antipes-
Artistes Mars … actériologique nouvellement
annuelles le … incipale sur la rue Saint-Pierre.
Classiques … enfin, parmi les annexes de notre
Musique … l'Institut vaccinogène établi tout
traditio … des rues Briffault et Gillibert et qui
de d … de vaccination, des étables à génis-
tou … etc. Cette création ne peut, elle aussi,
d … de précieux avantages pour l'hygiène
… Marseille (1).

… nombre de nos établissements scientifiques, il … encore la Bibliothèque de la Ville, formée … des débris que l'on put sauver des monas- … moment de la Révolution, mais qui est, aujour- … installée dans un monument spécial attenant à … des Beaux-Arts; elle possède à cette heure … imprimés, 2.800 cartes et plans et 1.700 manuscrits dont quelques-uns très remarquables surtout par leur exécution artistique.

Presque toutes les grandes collections historiques, littéraires, scientifiques sont représentées à la Bibliothèque de Marseille. Une salle voisine sert de cabinet des médailles. Là sont entassées d'immenses richesses

(1) La presse en a cependant réclamé récemment la suppression.

Digitized by Google

ngtemps méconnues, ces richesses
posées et le public peut facile-
er. Il trouve dans le cabinet
eille toutes les monnaies de
période grecque; il y trouve aussi
séries comme celle des papes et
n, celle des Grands Maitres de l'ordre
n, etc.

chives locales sont conservées à la Mairie de
eille; celles qui concernent le département tout
ntier sont conservées à la Préfecture, où elles forment l'un des dépôts les plus considérables et les plus importants de cette nature. Les archives départementales se divisent en deux sections bien distinctes : la section ancienne, comprenant les documents antérieurs à 1789, et la section moderne formée des papiers périodiquement versés au dépôt de la Préfecture par les bureaux de l'administration départementale, la Trésorerie générale et la direction des Contributions directes.

Collections et Musées. — Le Musée d'archéologie, installé dans le Château-Borély, a réuni, dans les salles de cette ancienne demeure seigneuriale, les nombreux objets antiques que possédait Marseille et, en outre, la belle collection égyptienne que le docteur Clot-Bey, chef des services médicaux des armées du pacha Mohamed-Ali, avait pu former pendant un séjour de plus de trente ans sur la terre des Pharaons.

Le Muséum d'histoire naturelle fut fondé le 1er juin 1819, mais il n'exista vraiment que cinquante ans plus tard, quand on l'installa dans l'aile gauche du Palais

Digitized by Google

[redacted]

Digitized by Google

assassinats et 5.000 pour contraventions aux lois sur les mœurs. Que de crimes, en outre, restent impunis!

En dehors des personnes arrêtées, il y en a un grand nombre qui sont poursuivies devant le Tribunal de simple police pour contraventions relevées par les divers services municipaux et concernant les arrêtés relatifs au roulage, à la voirie, aux rixes, aux injures, à la salubrité, aux rassemblements. Il existe en France un tribunal de simple police par canton, mais à Marseille, comme dans les autres villles où il y a plusieurs cantons, un seul tribunal de simple police fonctionne et les juges de paix des divers cantons y siègent à tour de rôle. Le nombre de jugements qu'ils ont rendus a été :

En 1885....	de	11.724	En 1899....	de	15.021
» 1890....	»	12.013	» 1900....	»	14.140
» 1895....	»	17.976	» 1901....	»	8.382
» 1896....	»	18.849	» 1902....	»	11.124
» 1897....	»	16.051	» 1903....	»	12.404
» 1898....	»	14.158			

D'autre part le Tribunal correctionnel, (1) qui connaît des faits qualifiés « délits » et de certaines contraventions fiscales et forestières, a eu à s'occuper des affaires indiquées par le tableau suivant :

(1) Dans un de ses derniers rapports, M. le Procureur de la République à Marseille écrivait : « La Chambre correctionnelle fait preuve d'activité, mais les affaires dont elle a à connaître augmentent d'année en année ». C'est là malheureusement un fait que les statistiques confirment pleinement et, néanmoins, ne pouvons-nous pas constater que notre Parquet est parfois d'une mansuétude qu'on ne voudrait point lui voir ? Comment les délits de mendicité, par exemple, passeraient-ils de 508 en 1896 à 44 en 1902, à 57 en 1903, si l'autorité ne se montrait d'une condescendance que l'on peut considérer comme cou-

Digitized by Google

soit pou
heureux
Enfi
mariti
depuis
bli p
Saint
qu'il
tant
d'o
cha
to
p

Digitized by Google

Chacun des chiffres que nous venons d'indiquer pour-
.t donner lieu d'ailleurs à de multiples considérations,
mais leur place n'est point ici. Nous nous contenterons,
our bien indiquer de nouveau combien l'instruction
ia moralité marchent malheureusement peu d'accord,

Tribunal correctionnel de Marseille

ANNÉES	NOMBRE DE JEUNES PRÉVENUS				TOTAL
	DE MOINS DE 16 ANS		DE 16 A 21 ANS		
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	
1885	157	13	699	57	1.206
1890	132	15	274	30	451
1895	120	9	820	69	1.018
1896	132	6	864	127	1.129
1897	180	17	808	117	1.122
1898	190	12	685	75	962
1899	180	16	997	106	1.299
1900	169	11	966	92	1.238
1901	164	6	792	85	1.047
1902	210	8	736	38	992
1903	172	4	668	9	853

pable, puisque jamais notre ville n'a été envahie par autant de vagabonds et de faux mendiants ?

Ne devrait-on pas faire les mêmes réflexions au sujet des statistiques du Tribunal de simple police ? Pourrait-on admettre que le nombre des affaires portées devant ce Tribunal ait passé de 18.849 en 1896 à 8.382 en 1901, si la police locale ne faisait preuve trop souvent d'une indulgence déconcertante envers des délinquants qui compromettent à tous les points de vue le bon renom de notre cité ?

Digitized by Google

certains détails relatifs à l'âge des prévenus
détails, on le verra, sont peu faits pour nous
pour.

Enfin, pour en finir avec ces tristes constatations,
indiquerons la statistique des suicides telle qu'elle
dressée à Marseille par le Parquet du procureur de
publique (1).

Tableau des Suicides constatés à Marseille

ANNÉES	NOMBRE de suicides par misère	NOMBRE DE SUICIDÉS		
		Hommes	Femmes	TOTAL
1885	17	142	31	173
1890	18	138	30	168
1895	22	104	25	129
1896	30	123	32	155
1897	9	101	33	134
1898	11	102	28	130
1899	23	103	18	121
1900	28	108	23	131
1901	13	108	18	126
1902	14	108	31	139
1903	15	106	37	143

Une statistique des suicides est toujours pénible et curieuse à analyser. En 1902, sur 31 femmes qui se sont

(1) Ces derniers mots et le tableau des suicides constatés à Marseille n'existaient pas dans le travail présenté au concours. Nous avons cru utile de les ajouter.

Digitized by Google

suicidées, 6 n'avaient pas 21 ans et 3 n'avaient pas 25 ans ; 9 se sont données la mort pour souffrances physiques et 8 pour amour contrarié ou jalousie.

En 1903, sur 37 femmes qui se sont suicidées, 7 n'avaient pas 21 ans et 4 n'avaient pas 25 ans; 7 se sont données la mort pour contrariétés diverses et 8 pour amour contrarié ou jalousie.

Constatons, néanmoins, que les femmes sont bien moins nombreuses que les hommes à mettre fin à leurs jours. Elles montrent ainsi plus de courage et de volonté que le sexe dit fort dans les luttes que nous avons à soutenir avec les difficultés de l'existence.

Digitized by Google

Digitized by Google

TRAVAUX JUDICIAIRES DU TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

ANNÉES	Affaires restant à juger au 31 décembre.	Affaires introduites du 1er janvier au 31 décembre.	TOTAL	Affaires jugées ou rayées dans le courant de l'année	APPELS A LA COUR					
					Affaires restant à juger au 1er janvier	Affaires introduites du 1er janvier au 31 décembre.	TOTAL	Jugements confirmés	Jugements réformés	Affaires rayées du rôle
1895	1.455	11.743	13.198	12.075	4	140	144	55	26	19
1896	1.590	10.185	11.775	10.264	48	135	183	74	37	10
1895	1.170	11.286	12.456	10.924	82	161	243	91	17	22
1896	1.532	12.140	13.672	12.022	113	161	274	127	16	11
1897	1.650	13.566	15.216	13.111	120	169	289	138	22	28
1898	2.105	14.912	16.617	14.451	101	164	265	120	20	»
1899	2.166	13.543	15 709	13.247	125	222	347	121	47	16
1900	2.462	12.905	15.370	13.404	163	178	341	157	29	34
1901	1.966	11.662	13.628	11 979	121	165	286	125	22	27
1902	1.640	11.597	13.246	11.795	112	215	327	142	22	35
1903	1.451	10.617	12.068	11.709	128	196	324	151	33	39

Digitized by Google

Digitized by Google

poids d'un passé difficile. Mais certainement dans l'esprit du législateur cette liquidation judiciaire devait être une exception. Or, elle est devenue trop fréquente et a ainsi permis à des gens sans scrupules de payer leurs créanciers avec 5, 10 ou 15 o/o, puis de reprendre tranquillement leurs affaires avec d'autant plus d'aisance qu'ils n'avaient plus de dettes.

Comme on l'a dit, il est inique de voir bénéficier de cette mesure généreuse non seulement le débiteur malheureux, mais encore celui qui, connaissant sa situation obérée, a continué, sans espoir de relèvement, ses opérations commerciales agrandissant ainsi, chaque jour, le gouffre où s'engloutissaient, en même temps que les dernières épaves de son avoir, les sommes que lui assurait le crédit dont il jouissait.

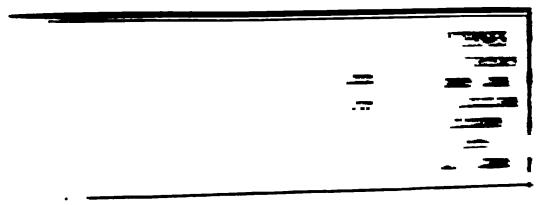
Si la loi ne contient pas dans son texte une indication précise à cet égard, l'on ne saurait nier que les bénéfices de la liquidation judiciaire doivent être réservés, nous le répétons, au débiteur malheureux, mais prévoyant, à celui qui a eu le mérite d'envisager sagement l'avenir et qui, voyant ses affaires péricliter, ne s'est point bercé de vaines illusions, n'a pas voulu dissiper ses dernières ressources en efforts impuissants et désespérés.

C'est aux Tribunaux de commerce qu'est réservé l'appréciation souveraine de ces situations. Le tableau suivant indiquera dans quelle mesure le Tribunal de Commerce de Marseille a fait une application équitable et judicieuse de l'article 2 de la loi du 4 mars 1889.

Un second tableau nous démontrera, en outre, quelles sont les branches de commerce ou les industries qui sont le plus souvent frappées par des faillites ou des liquidations judiciaires.

Digitized by Google

Faillites
attribuer
constaté,
esprits, l
leur per
l'entent
du mar
nous a
en éta
liquid
Tribu
La
« Ve
qu'il
au
ban
ple
qu
se
m
e
l
l



Digitized by Google

Répartition par branches de commerce ou d'industrie des faillites et liquidations judiciaires

BRANCHES DE COMMERCE OU D'INDUSTRIE	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Agent en douane...	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
Alimentation.....	72	84	72	109	138	84	71	82	88	90	78
Ameublement.....	12	4	6	9	18	20	7	11	3	7	4
Articles de luxe et bijouterie.....	6	8	16	11	22	16	15	11	16	18	28
Aubergistes, restaurat^rs, limonadiers	72	55	69	79	70	91	56	78	89	110	91
Banquiers, agents d'affaires.....	4	2	5	2	3	8	4	11	9	10	1
Bâtiment et mécanique.....	16	22	27	23	42	37	33	42	47	47	40
Bois et charbons	2	4	19	7	6	8	7	8	8	7	7
Céramique.....	»	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cuirs et peaux.....	14	15	19	8	5	22	12	22	8	5	5
Divers	76	36	30	57	32	46	40	103	99	151	94
Entrepreneurs de spectacles.....	3	2	4	»	1	1	1	5	5	3	»
Habillement et toilette	28	17	30	60	56	34	49	35	35	42	36
Industries textiles.....	17	15	21	14	11	10	12	13	17	18	16
Libraires et imprimeurs.....	4	6	2	2	12	7	5	10	6	3	1
Métaux.....	7	3	5	3	4	2	1	10	4	2	1
Négociants et représentants.....	47	39	32	23	17	24	22	31	19	34	30
Produits chimiques et Savons.....	2	11	12	15	9	10	23	17	20	8	14
Transports.....	16	11	9	6	14	20	16	22	28	13	7
TOTAUX.....	398	344	378	427	461	440	371	511	501	568	453

Digitized by Google

Faillites et Liquidati

ANNÉES	FAILLITES prononcées dans l'année	MOYENNE des dividendes donnés dans les faillites réglées dans l'année
1885	398	15.04
1890	245	18.07
1895	288	11.
1896	364	12
1897	446	1
1898	420	
1899	311	
1900	418	
1901	437	
1902	511	
1903	3	

(1) De l'ex
suivre, des
que, confi
judiciair
faillites
seconc
et de
tou
res

...andé, en ces dernières années, l'éta-
projet de loi complet sur l'organisa-
ion, la compétence des Conseils de

u en partie satisfaction; la Chambre des
énat se sont successivement occupés de
ais aucun projet n'a pu encore aboutir,
ilité de faire l'entente voulue sur les
essaires. On nous permettra de le dire ici :
p est à faire, seulement ce n'est pas par une
xagérée de leur juridiction, mais bien par
es moins retentissantes, beaucoup plus modes-
pratiques, comme par exemple en déter-
une manière plus précise et plus rationnelle,
points de compétence, que l'on améliorera le
ement des Conseils des prud'hommes, dans
aussi bien des justiciables que des juges.

e qui concerne particulièrement notre ville,
ssement d'un Conseil de prud'hommes à Mar-
fut ordonné par le décret du 5 septembre 1810.
rd'hui ce Conseil est composé de 18 membres,
rons et 9 ouvriers, divisés en cinq catégories ou
ches diverses d'industrie. Ces 18 membres sont
par les patrons, chefs d'atelier, contremaîtres et
vriers. Les électeurs comme les éligibles doivent
ercer leur industrie depuis cinq ans au moins, et être
omiciliés depuis trois ans dans la circonscription du
Conseil.

Les prud'hommes devant lesquels un différend est porté en sont d'abord saisis en « bureau particulier » pour tâcher de concilier les parties, et ils n'en connaissent comme juges, en « bureau général », que lors-

Digitized by Google

Digitized by Google

RELEVÉ DES AFFAIRES

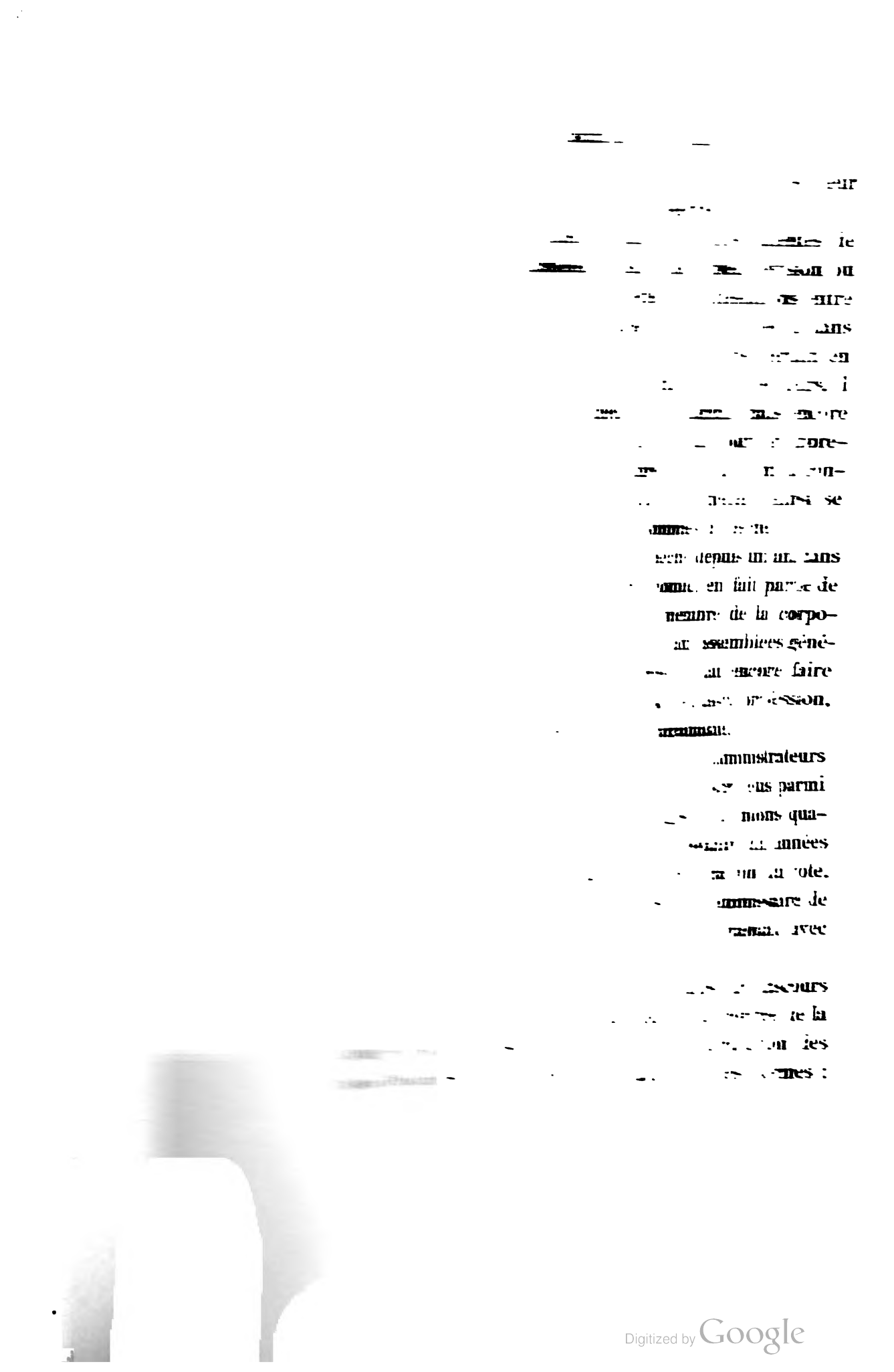
portées devant le Conseil des Prud'hommes de Marseille

ANNÉES	BUREAU PARTICULIER				BUREAU GÉNÉRAL				Nature des Affaires		
	Total des Affaires dont le Conseil a été saisi	Affaires retirées ou abandonnées	Affaires conciliées par le Conseil	Affaires renvoyées au Bureau général	Affaires retirées ou abandonnées	Jugements en dernier ressort	Jugements en premier ressort	Affaires restant à juger en fin d'année	Indemnités ou congés	Salaires	Demandes diverses
1885	417	87	168	162	129	18	13	2	19	365	33
1890	494	43	301	150	126	17	6	1	43	382	79
1895	838	252	355	231	210	19	1	1	105	692	41
1896	1077	294	480	303	216	56	17	14	108	917	52
1897	1358	250	818	290	212	62	14	2	153	1115	90
1898	1605	364	1014	227	172	43	13	1	170	1305	129
1899	1663	233	1170	260	189	55	17	»	175	1382	106
1900	1498	258	1026	214	144	52	18	»	286	1114	98
1901	1638	373	1099	336	181	64	21	»	152	1412	74
1902	1106	195	743	308	261	38	9	»	175	875	56
1903	955	101	655	199	153	35	11	»	132	771	52

Prud'hommes pêcheurs. — « Un siècle après la dissolution légale des jurandes et des maîtrises, il existe encore, sur les côtes de la Méditerranée, de véritables corporations, dont quelques-unes datent du xv^e^ siècle, et qui ont conservé, à travers les temps, avec les principaux caractères des anciennes communautés, la plupart des règles qu'elles se donnèrent jadis : je veux parler des prud'homies de patrons pêcheurs. »

Ainsi s'exprime M. Doynel dans une étude récente publiée par la *Revue Maritime et Coloniale.* En effet, aujourd'hui aussi bien qu'autrefois, on reconnaît la nécessité d'une réglementation minutieuse fixant, jusque dans les détails, le mode d'exploitation des fonds de la mer, et d'une juridiction spéciale destinée à connaître des différends entre pêcheurs, différends d'autant plus

Digitized by Google



Digitized by Google

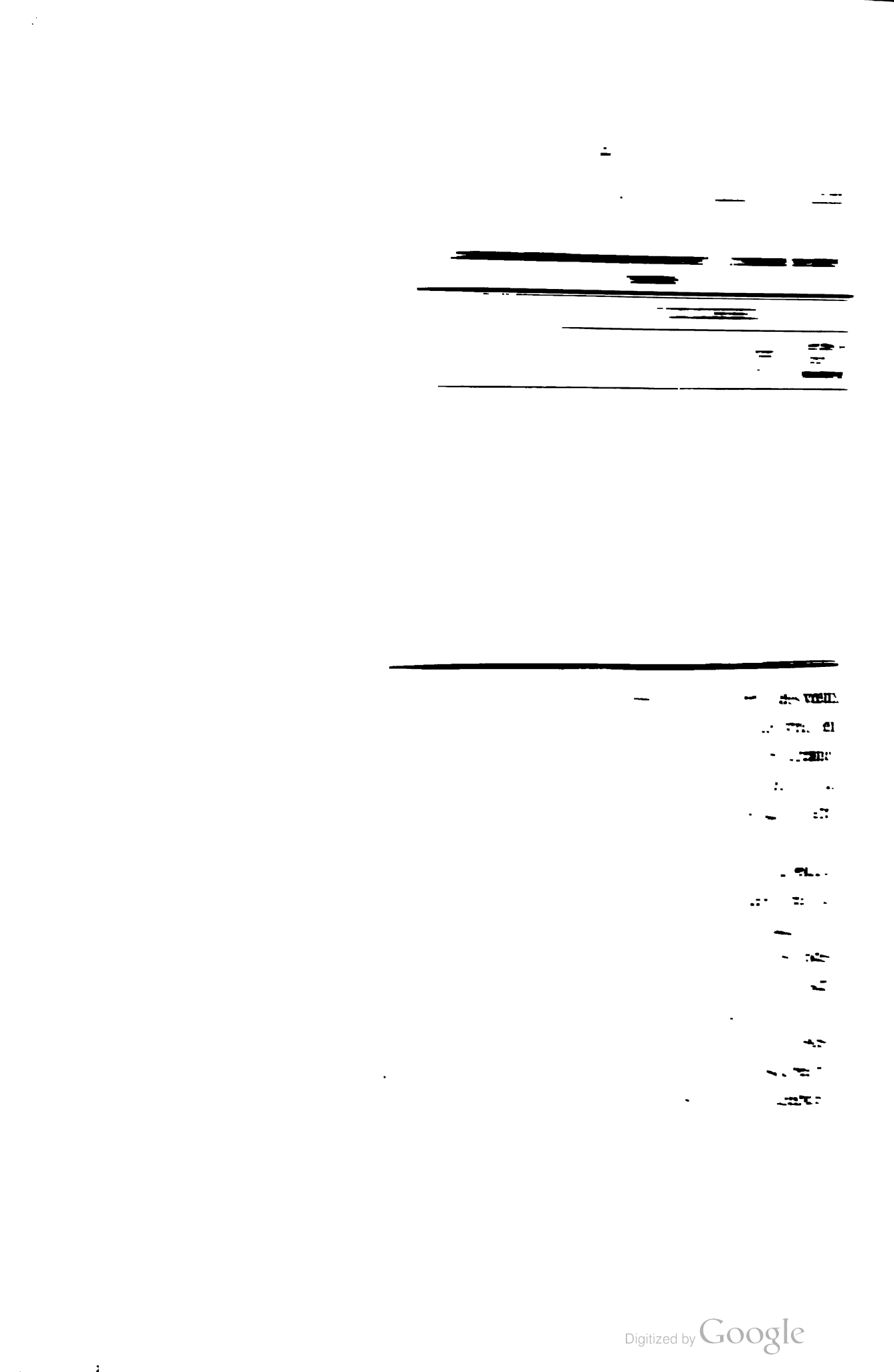
« Gardons-nous de porter la main à nos prud'homies, même avec la volonté de les améliorer : telles qu'elles existent, elles ont profondément pénétré dans les mœurs de nos marins. » Pour d'autres, au contraire, cette juridiction exceptionnelle, dernier débris de nos vieilles institutions, a semblé incompatible avec l'état actuel de notre législation, et plusieurs ont voulu voir, dans la loi du 21 mars 1884, le germe de la dissolution prochaine des prud'homies.

C'est l'inverse qui semble être la vérité. Ainsi que l'a fait remarquer M. Doynel dans l'étude que nous avons citée, les associations professionnelles, autorisées par la loi de 1884, n'ont leur raison d'être que là où le lien corporatif a été brisé. Ici, au contraire, il existe et la majorité des pêcheurs du Midi y est profondément attachée ; le détruire serait interdire, au nom de la liberté, aux membres d'un corps de métier, de soumettre leurs contestations aux arbitres qu'ils ont choisis, et d'observer les règles qu'ils se sont librement données.

En dehors de leurs attributions judiciaires, les prud'hommes sont les chefs naturels de la Société de secours mutuels constituée par chaque prud'homie. Ils viennent en aide, dans la limite des crédits votés chaque année, aux patrons pêcheurs victimes d'événements de mer ou réduits au chômage par la maladie, ainsi qu'à leur veuve ou à leurs orphelins.

Pendant longtemps les prud'hommes pêcheurs ont rendu la justice sans l'aide d'un greffier et sans laisser trace de leurs décisions, qui étaient exécutables sur l'heure. Aujourd'hui ils se sont soumis aux formes judiciaires ordinaires et nous avons pu relever, sur les

Digitized by Google



Digitized by Google

prospère de notre ville au cours du siècle écoulé, on ne peut nier que la Chambre de Commerce a contribué pour une large part à amener de pareils résultats.

En 1860, elle participa d'une manière efficace aux lois libérales qui provoquèrent l'avènement d'un état économique des plus favorables à notre négoce. Et c'est à bon droit que l'on a pu dire que Marseille, que le pays tout entier devaient « à l'institution qui prit naissance il y a trois siècles, dans une modeste chambre de notre Hôtel de Ville, le magnifique développement du commerce maritime, qui constitue une des forces vives d'une grande nation. »

L'article 11 du décret du 3 septembre 1851, confirmé par la loi du 9 avril 1878, déclare que les Chambres de Commerce ont pour attributions : 1° de donner au gouvernement les avis et renseignements qui leur sont demandés sur les faits et les intérêts commerciaux et industriels ; 2° de présenter leurs vues : sur les moyens d'accroître la prospérité de l'industrie et du commerce ; sur les améliorations à introduire dans toutes les branches de la législation commerciale, y compris les tarifs de douane et octrois ; sur l'exécution des travaux et l'organisation des services publics qui peuvent intéresser le commerce et l'industrie, tels que les travaux des ports, la navigation des fleuves, les chemins de fer, etc.

Or, aujourd'hui, plus encore que par le passé, notre Chambre de Commerce entretient avec le gouvernement des relations fréquentes et actives ; et, grâce au zèle et au dévouement de ses présidents successifs et de ses membres, elle a pu, plusieurs fois, prévenir des mesures funestes soit pour Marseille, soit pour la France en général. Au cours de ces dernières années, fortifiée

Digitized by Google

... tradition que par l'expérience, elle a ... quement qu'elle l'a pu, afin de mainte- ... commerce, « la forte et saine liberté ... acun son initiative, permettant à tous de ... la production du monde et assurant la pros- ... ale par la réduction des prix des choses, par ... surabondant sur les marchés de consom- ... au lieu de la diminuer par la rareté des apports, ... renchérissement et, en résumé, par l'aggravation ... charges du consommateur. »

Dans cette lutte, le régime économique combattu par notre Chambre de Commerce a sans doute prévalu, mais ses efforts n'ont pas été vains, ils ont sauvé ce qui pouvait l'être.

Le côté théorique des questions n'est pas le seul qui ait été étudié par la Chambre de Commerce de Marseille ; elle a en outre heureusement contribué par ses finances à l'amélioration de tous les services de notre port, au recrutement de notre marine marchande, ainsi qu'à l'instruction commerciale et maritime de la jeunesse. En 1872, elle a fondé une très intéressante bibliothèque ouverte au public et contenant 6.000 cartes marines et 10.000 volumes traitant du commerce, de l'industrie, de la navigation ; enfin, elle possède de très importantes archives qui ont été inventoriées et classées par un érudit écrivain, M. Octave Teissier.

De même qu'elle avait pris une part active à toutes les Expositions universelles précédentes, la Chambre de Commerce de Marseille a occupé une excellente place à l'Exposition de 1900 et elle a eu la satisfaction de recueillir, pour les œuvres présentées, les suffrages des nombreux visiteurs et des hommes les plus autorisés.

Digitized by Google

En dehors de tout ce que nous avons déjà indiqué, ce qui frappait le plus les regards et l'attention des visiteurs c'étaient les plans des nouveaux bassins en construction au nord des ports de Marseille, c'étaient les plans et les études de ce canal de Marseille au Rhône qui doit rendre à notre cité de si immenses services, mais qui malheureusement est toujours dans l'attente d'une solution définitive (1).

La Chambre de Commerce de Marseille se compose aujourd'hui de vingt-un membres, élus par les principaux négociants patentés du département. Ces négociants, au nombre de 1.200 environ, sont répartis actuellement en quatre sections électorales, établies chacune auprès du Tribunal de commerce de la localité, soit à Marseille, Aix, Arles et Tarascon. Il faut espérer que ces électeurs continueront toujours à envoyer siéger dans notre Chambre de Commerce des hommes non seulement instruits, mais encore capables de mettre en œuvre et d'utiliser toutes les ressources que leur offrent et notre ville et la sage institution dont ils ont la garde.

La Société pour la Défense du Commerce. — Malgré tout son bon vouloir et son désir, il n'était pas possible à la Chambre de Commerce d'étudier une à une les mille questions diverses qui, quotidiennement, dans une grande cité comme la nôtre, sont portées à l'ordre du jour. C'est pour assurer ces détails que fut fondée, en 1869, la Société pour la défense et le développement du commerce et de l'industrie à Marseille, qui grandit rapidement et qui aujourd'hui groupe autour d'elle plus

(1) La question a été enfin résolue par la loi du 24 décembre 1903.

Digitized by Google

Digitized by Google

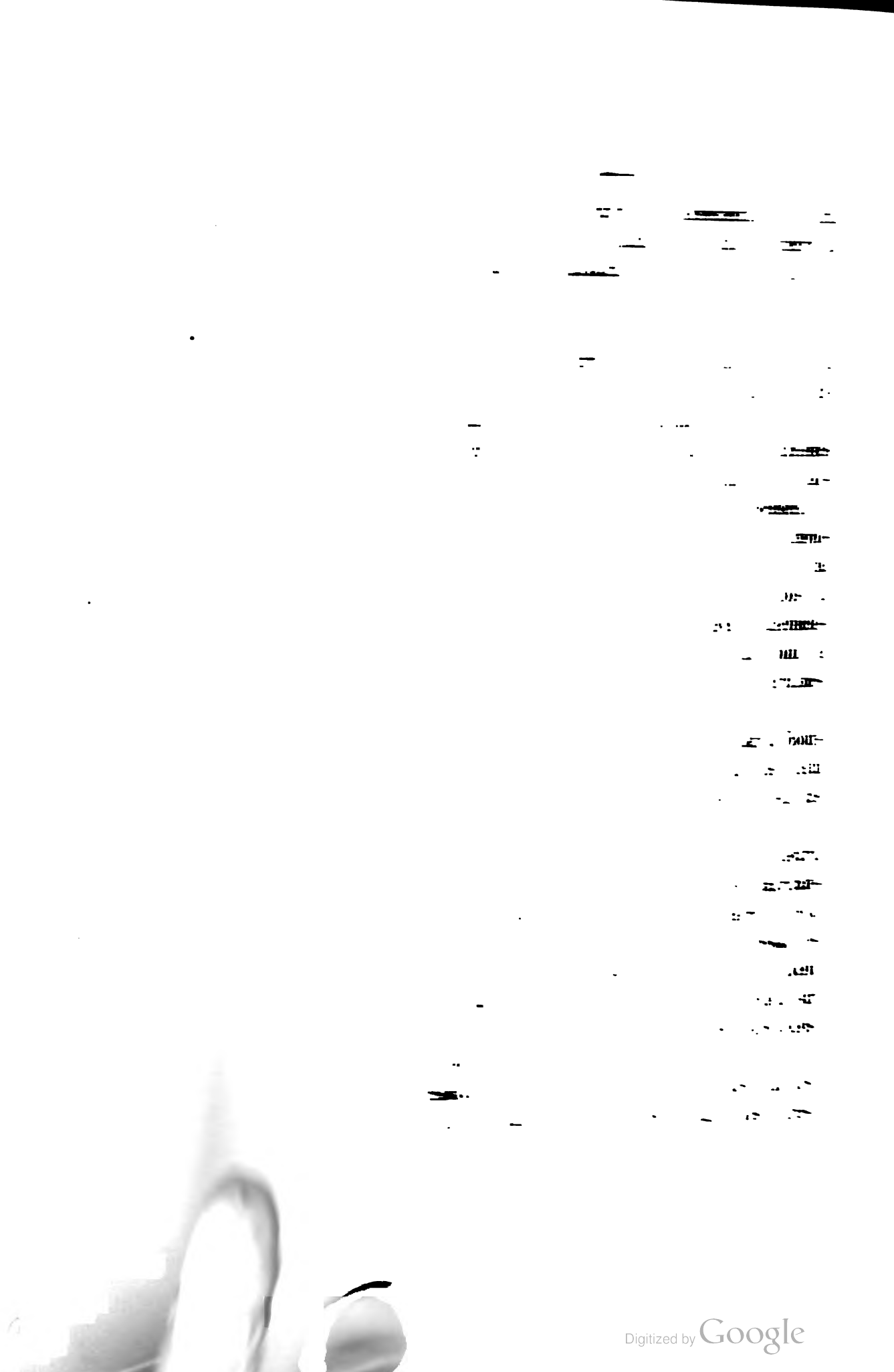
retrait de mesures défavorables à Marseille, et elle a protégé sans cesse les intérêts de notre grand port.

Enfin, depuis la loi de 1884 qui a organisé les Syndicats professionnels, elle a donné une vie active à ces institutions nouvelles, elle a centralisé leurs efforts et, plus récemment, à la suite de la création des Conseils du travail, elle a pu diriger toutes les chambres syndicales dans la voie nouvelle qui s'ouvrait devant elles. « Par décret et arrêté de septembre et octobre 1900, modifiés par décret du 29 décembre, dit le dernier rapport de la Société, M. le Ministre du Commerce a constitué les conseils du travail et institué à Marseille un conseil de 50 membres formé moitié de patrons et moitié d'ouvriers ou employés. Ces conseils ont pour mission de donner leur avis, soit à la demande des intéressés, soit à la demande du gouvernement, sur toutes les questions du travail.

« Si nous rapprochons cette création des projets de loi relatifs à l'organisation des grèves et à l'arbitrage obligatoire, nous entrevoyons clairement, dans les conseils du travail, l'arbitre des grèves futures. Est-ce un bien ? L'avenir seul pourra répondre à cette question. Mais, comme l'a dit sagement le fabuliste : Aide-toi, le ciel t'aidera ! Ne laissons rien au hasard, groupons-nous en autant de syndicats qu'il y a d'industries, et que tous s'affilient aux syndicats qui s'occupent de leurs spécialités. »

Le budget de la Société s'accroît d'année en année et grandit d'ailleurs avec le chiffre de ses adhérents : aujourd'hui, il atteint plus de 55.000 francs. Une partie de ces ressources sert à l'entretien des cours commerciaux qui ont été fondés par la Société et que nous

Digitized by Google



Digitized by Google

de rente, etc., sont faites exclusivement par le ministère des agents de change, qui sont des officiers ministériels pourvus d'une charge et réunis en syndicat. Marseille ne compte plus, à cette heure, que dix-huit agents de change, et cela contrairement à l'avis de notre Chambre de Commerce qui s'est toujours élevée contre la diminution de leur nombre. « Les lois qui ont constitué, en France, le parquet des agents de change, disait-elle encore récemment, ont établi au profit de ceux-ci un privilège si étroit et répondant si peu à la nature des choses, qu'il a fallu peu à peu laisser naître et se développer un marché libre dont le chiffre d'opérations a bientôt atteint et dépassé même celui du marché légal. Aujourd'hui, la coulisse existe et il ne semble pas qu'il soit au pouvoir de personne de la supprimer sans anéantir en même temps le marché français. Aussi les meilleurs esprits émettent-ils l'avis qu'avant de songer à réglementer la coulisse, il faut tout d'abord augmenter notablement le nombre des offices d'agents de change.»

Il est certain que les opérations financières faites à la Bourse de Marseille sont assez importantes puisqu'elles atteignent en moyenne par an près de 1.800 millions. Malheureusement toutes les taxes, tous les droits, qui frappent aujourd'hui les valeurs françaises et étrangères, ne sont pas faits pour activer les transactions et d'autre part la menace toujours pendante d'un impôt sur le revenu aura encore pour effet de diminuer ces transactions, en travaillant à un exode des capitaux français.

Les ventes et achats de marchandises se faisaient à la Bourse par l'intermédiaire d'officiers ministériels avant la loi du 18 juillet 1866, qui a proclamé la liberté du

Digitized by Google

avons signalés en parlant de l'enseignement ; [illegible]
partie contribue à l'extension du *Journal* [illegible]
publication hebdomadaire qui sert de li[illegible]
les adhérents de la Société.

Bourse de Commerce. — Il est [illegible]
temps ceux qui avaient à vendre [illegible]
chandise ou une valeur quelc[illegible]
rencontrer pour se voir et [illegible]
foires, les marchés, n'ont p[illegible]
ses de Commerce sont r[illegible]
commerce et des trans[illegible]
tait le cours des si[illegible]
ordonnance de P[illegible]
février 1304, qu[illegible]
tation cherch[illegible]
à des heu[illegible]
transacti[illegible]
Aujo[illegible]
ses d[illegible]
des [illegible]
n[illegible]

Digitized by Google

nement un réel progrès à

rce a-t-elle com-
n créé récem-
sont mises,
disposition des
peut que la féliciter
donne déjà d'ailleurs les

vail. — « Nous avons fait la Bourse du
que audacieuse qu'ait paru cette tentative,
pour encourager les ouvriers dans la voie des
s chères aux aventuriers qui exploitent leur crédu-
, mais pour leur prouver que nous ne sommes pas
réfractaires à la bonne application des vrais principes
sociaux. »

Ainsi s'exprimait, quelques jours après le 22 octobre 1888, date de l'ouverture de la Bourse du travail de Marseille, un véritable libéral, M. J.-Charles Roux alors membre du Conseil municipal de notre ville. Et, en effet, nous ne devons pas avoir peur d'innovations qu'appelle forcément le régime démocratique sous lequel nous vivons. Les Bourses du travail peuvent rendre aux populations ouvrières les plus utiles services ; malheureusement, dirigées comme elles le sont aujourd'hui, on peut les considérer uniquement « comme un instrument de lutte contre le capital. »

Pas plus que les Bourses de commerce, les Bourses du travail ne doivent être des assemblées politiques. En les engageant dans une pareille voie, on les a fait dévier

Digitized by Google

de leur but primitif et on les a empêchées de demeurer dans un état de stabilité qui assurait leur avenir.

La question des Bourses du travail était déjà ancienne, quand M. de Molinari la lança au grand jour dans un volume qui eut un immense retentissement. Que voulaient donc tous les promoteurs de cette idée ? Ils voulaient permettre aux ouvriers de s'affranchir de la tutelle des bureaux de placement à allures toujours louches ; ils voulaient leur donner un local dans lequel on serait rapidement informé des places offertes et des emplois demandés. Mettre à la disposition des ouvriers tous les éléments d'informations, tous les détails fournis par la statistique ; leur indiquer les mouvements de la production pour chaque industrie, non seulement en France, mais dans les colonies et dans le monde entier ; leur montrer par des dessins et des expositions les objets les plus nouveaux, les plus utiles et les plus recherchés, voilà ce que devrait être une véritable Bourse du travail, et c'est justement ce que, pour la plupart, elles ne sont pas. On les a détournées de leur but pour en faire des officines dans lesquelles on prépare des élections ou des grèves.

La Bourse du Travail de Marseille n'a malheureusement pas échappé à cette funeste contagion. Mais pour être juste, il faut cependant reconnaître que certains des hommes qui sont à sa tête ont cherché à maintenir le côté pratique et utile de l'institution. Le service des placements s'y fait d'une façon régulière et bien des personnes ont pris l'habitude de s'y adresser pour réclamer le concours d'un ou de plusieurs travailleurs. En ces dernières années, la Bourse du Travail de Marseille a enregistré jusqu'à plus de

Digitized by Google

10.000 demandes d'emplois; elle a pu offrir chaque année près de 9.000 places, et le nombre des placements qui ont été effectués directement par ses soins a dépassé 8.000.

Nous avons eu déjà l'occasion de signaler la part prise par la Bourse du Travail à l'enseignement professionnel et nous avons applaudi à ces efforts; bien plus, nous avons été heureux des envois faits à l'Exposition universelle de 1900, par les élèves de ces cours professionnels, car ils témoignaient éloquemment des bons résultats de l'instruction reçue.

Comme nous l'avons dit, M. Marius Vachon a indiqué dans un livre officiel ce qui paraissait manquer à cet enseignement professionnel. Se plaçant à un point de vue plus spécial, quelques-uns des organisateurs de la Bourse du Travail, tenant un congrès à Reims, se sont demandés quels résultats moraux avait déterminé cet enseignement et quelles en avaient été les conséquences économiques. La réponse qu'ils se sont fait mérite d'être signalée : « Si l'instruction générale, ont-ils dit, est en toute occurrence de nature à épurer le sentiment de l'homme, le perfectionnement technique, au contraire, pourrait, en l'état de lutte créé par les difficultés de l'existence, ne servir qu'à aiguiser son penchant à l'égoïsme; et, dans ce cas, les Bourses du travail joueraient un rôle de dupes car, retrouvant contre-maîtres ou sous-entrepreneurs leurs anciens élèves, elles continueraient à façonner des adversaires de leurs intérêts. »

On voit de suite tout ce qu'a de faux un pareil raisonnement. Il n'aurait pour résultat que d'entraver l'instruction de l'ouvrier sous prétexte que, grâce à

Digitized by Google

[illegible] considérablement
[illegible] son point
[illegible] après 1870,
[illegible] sa marche

[illegible] principale
[illegible] souvenir est
[illegible] dépenses s'ac-
[illegible] sans que les
[illegible] Toutefois, ils
[illegible] premier ordre,
[illegible] Saint-Lazare et
[illegible] construction de plu-
[illegible] du sous-sol
[illegible] percement de la
[illegible] aux bestiaux et
[illegible]

[illegible] dépenses, il a
[illegible] sommes de plus
[illegible] ordinaires ne
[illegible] l'augmentation
[illegible] avoir recours à
[illegible] impôts nou-
[illegible] centimes addi-
[illegible] directes.

[illegible] Palais Longchamp, de [illegible] le percement du [illegible] Impériale augmen- [illegible] à un tel degré qu'ajoutées [illegible] de 25 millions. Pour [illegible] centimes additionnels de [illegible] dangereux par son exagération, [illegible] l'emprunt et en aliénant diverses [illegible]

Sans donner le détail de toutes ces dépenses, nous allons indiquer dans un nouveau tableau comment se sont décomposées, au moins pendant la période dont nous nous occupons spécialement, les sommes inscrites au budget. Afin d'être explicite, nous rappellerons que le chapitre des recettes ordinaires contient les sommes acquises à la Ville d'une façon permanente et régulière : redevances des eaux du canal, produits de l'Octroi, part de la Commune sur les contributions, droits de voirie, locations d'emplacements, etc. Les recettes extraordinaires, comme leur nom l'indique, sont celles qui sont dues à des emprunts, à des ventes de biens communaux, à des centimes additionnels imposés aux contribuables, etc. Les recettes supplémentaires, enfin, sont celles dont il n'avait pas été fait état dans les prévisions du budget : créances anciennes recouvrées, dons et legs, etc (1).

Les dépenses ordinaires comprennent les frais d'administration, de police, d'instruction publique, de bienfaisance, etc. Les dépenses extraordinaires sont celles ouvertes par occasions exceptionnelles, mais prévues d'avance. Enfin les dépenses supplémentaires sont celles qui n'avaient pas été prévues lors de l'établissement du budget primitif et qui ont été autorisées dans le courant de l'année.

(1) On peut se rendre compte, par les deux tableaux que nous donnons, des sommes de plus en plus fortes, suivant les périodes, qu'il a fallu demander aux contribuables. Encore n'ont-elles pas suffi, au cours des dernières années, à payer toutes les dépenses. Il a fallu plusieurs fois avoir recours à l'emprunt.

Néanmoins, à bien regarder, la situation financière de notre cité est relativement moins mauvaise qu'on pourrait le supposer. Il faut en effet reconnaître que le montant total de la dette de la ville de Marseille en capital, qui avait atteint un moment, comme nous l'avons dit, 225 millions, et qui était encore au 31 décembre 1871 de 214,835,503 francs, a subi depuis une heureuse décroissance, et n'atteint plus, en ce moment, que la moitié environ de cette somme.

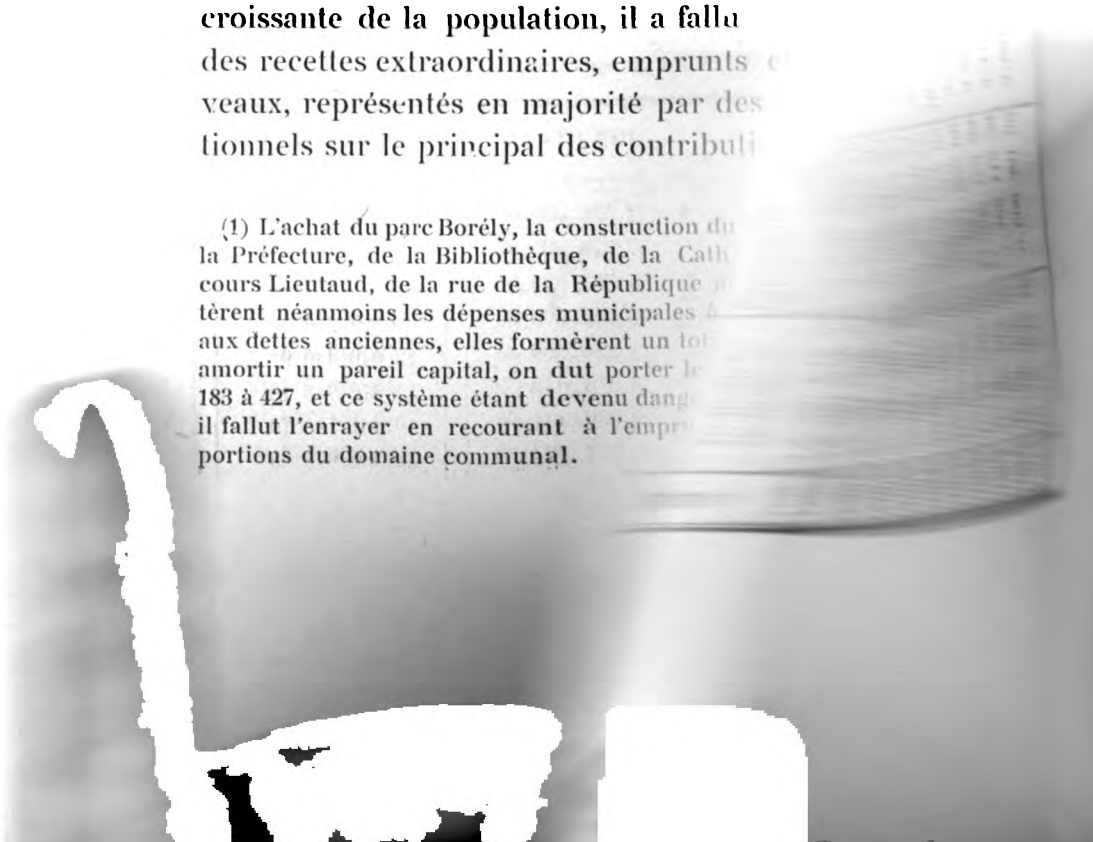
Digitized by Google

quelles le budget municipal s'est considérablement augmenté : la première qui a atteint en 1860 son point culminant; la seconde qui, commencée après 1870, n'est point achevée et continue à poursuivre sa marche ascendante.

La première de ces périodes eut pour principal cause une ère de grands travaux dont le souvenir impérissable (1). La deuxième a vu les dépenses s' croître et atteindre le niveau de la première, sans qu résultats positifs soient aussi visibles. Toutefoi existent et comprennent des œuvres de premier tels que la transformation du quartier Saint-La celle du quartier Saint-Pierre, la construction sieurs groupes scolaires, l'assainissement du de la ville, la double canalisation, le percem rue Colbert, la création d'un marché aux l la création d'un nouvèl abattoir, etc.

Pour assurer le paiememt de toutes ces d fallu réclamer aux contribuables des so en plus fortes, et comme les ressource pouvaient nullement suffire, malgré croissante de la population, il a fallu des recettes extraordinaires, emprunts veaux, représentés en majorité par des tionnels sur le principal des contribuli

(1) L'achat du parc Borély, la construction du la Préfecture, de la Bibliothèque, de la Cath cours Lieutaud, de la rue de la République tèrent néanmoins les dépenses municipales aux dettes anciennes, elles formèrent un to amortir un pareil capital, on dut porter le 183 à 427, et ce système étant devenu dang il fallut l'enrayer en recourant à l'empr portions du domaine communal.



Digitized by Google

les recet-
rvice

it ; la
rop les
pour le
en moyen-
, ce qui est,
et par quoi
ficulté. A la date
r hectolitre frap-
à Marseille aurait
que plusieurs mois
roit sur le vin faisait
s caisses municipales
que les taxes nouvelles
lle somme n'étaient pas

Digitized by Google

État des Recettes et Dépenses de la Ville de Marseille

RECETTES	TOTAL des RECETTES	DÉPENSES			TOTAL des DÉPENSES
		Ordinaires	Extraordinaires	Supplémentaires	
				1 982 513 61	17.603.253 67
					1.770 10

Digitized by Google

...de Marseille a subi de nombreuses variations ...limitation de son périmètre. C'est par arrêté ...al an VIII, c'est-à-dire le 17 mai 1800, que le ...arles Delacroix traça la ligne de circonvalla- ...r la perception des droits d'octroi dans l'inté- notre ville.

...remier point de la circonférence fut établi au La Réserve, Pharo actuel. La ligne suivait les ...t-Victor, le cours Pierre-Puget, le boulevard ..., descendait le cours Julien, montait le boule- ...thènes et celui de la Paix, puis suivait le bou- ...s Dames jusqu'à la mer.

...périmètre fut successivement agrandi en 1802, ... 1838; enfin par décret du 9 avril 1861, le rayon ...troi de Marseille fut établi suivant le tracé déter- ainsi qu'il suit:

premier point de circonvallation est fixé au Sud ...a plage de Montredon, à 550 mètres environ au- ... de l'embouchure de l'Huveaune. De ce point la ...e se dirige vers l'Est, en suivant le côté Sud de la ...nde avenue du Château Borély, jusqu'à l'intersection ... chemin vicinal de Bonneveine, qu'elle suit du même ...té jusqu'au village de Saint-Giniez.

De là elle remonte la rue principale de ce dernier ...illage, jusqu'à la traverse de Barral sur le côté Sud de ...laquelle elle se développe jusqu'à la rencontre du chemin vicinal de Mazargues à Sainte-Marguerite. Elle se dirige ensuite vers Sainte-Marguerite et vers Saint-Loup, en suivant successivement le côté Sud du chemin de grande communication de Marseille à Cassis et le chemin vicinal de Sainte-Marguerite à Saint-Loup.

Arrivée à ce dernier village, la ligne traverse la route

Digitized by Google

Recettes effectuées par l'Octroi de Marseille

1903

Digitized by Google

Droits de pesage, jaugeage et mesurage. — Bien que les finances municipales fassent en partie recette des droits de pesage, jaugeage et mesurage, nous n'en aurions pas parlé spécialement dans ce travail, si l'institution des peseurs, jaugeurs et mesureurs n'était point certainement la plus ancienne de notre cité parmi celles de ses institutions qui ont un caractère commercial. On fait remonter, en effet, son origine au XIII^e^ siècle. La Révolution la trouva debout; supprimée un instant, elle fut rétablie presque aussitôt. « Il n'est point possible, disaient les édiles de notre cité, en 1791, que la Liberté détruise une si salutaire institution », et ils saluaient par avance la loi qui ferait participer toutes les villes aux avantages « dont Marseille jouit depuis des temps reculés. »

La loi du 29 floréal an X déclara, en effet, qu'il serait établi, dans les communes qui en seraient jugées susceptibles par le gouvernement, des bureaux de pesage, mesurage et jaugeage publics. Mais elle ajoutait : « Nul ne sera contraint de s'en servir si ce n'est dans le cas de contestation » et l'arrêté du gouvernement consulaire daté de l'an XI, après avoir édicté que la loi de floréal serait exécutoire dans la ville de Marseille et après avoir reconnu la liberté du pesage, disait : « Néanmoins tout acheteur ou tout vendeur qui achetant ou vendant dans l'une des halles, dans l'un des marchés ou sur l'un des ports, voudra, selon la nature de l'objet d'achat ou de vente, se soumettre au pesage, au mesurage et au jaugeage, sera tenu d'employer pour cette opération le ministère du préposé public du bureau établi dans les dits marchés ou halles ou sur les ports. »

Digitized by Google

nationale n° 8, et suit, dans toute la
du chemin qui conduit de Saint-I
d'Aubagne. De là elle remonte c
Sud, jusqu'à la rencontre du ch
point où celui-ci est traversé pa
Toulon.

A partir de cet endroit, le t
soit sur la ligne de Toulon soi
qu'au viaduc des Aygalades ;
du chemin vicinal des Ay
nationale n° 8, englobant ai
village de Saint-Louis, et se d
le chemin vicinal de Saint-
beau jusqu'à la mer. De
longeant le rivage et em
nouveaux ports, les ava
phare du fort Saint-Je
ligne droite la passe du
Tête de More ; il repre
la mer, englobant le
créer qu'il rencontre
ainsi son point de d

Cette ligne, il f
délimitée, puisqu
Chartreux, par
500, alors qu'il
Saint-Loup et

En dehors
quelques an
seconde zon
il fallut rapi

Digitized by Google

à se soustraire le plus souvent
lion du pesage public ; et l'expli-
le réside uniquement dans l'éléva-
ge, puisqu'il est absolument cer-
renseignements recueillis, que le
essentiellement sympathique au
ésente toute garantie.
que l'on veut éviter en diminuant
nt la marchandise, ne tomberait-on
les peseurs publics, dans un mal
? C'est justement à ce point de vue
peseurs pour défendre leur privilège.
que ce corps fait preuve d'une grande
service et d'une scrupuleuse honnêteté,
ce fait un excellent auxiliaire du com-
pas certain d'autre part que le pesage
nne dans un grand nombre de villes et
st interdit, d'une façon absolue, l'établis-
maisons particulières de pesage pour
l'étendue de la commune » ?
yons que le jugement qui trancherait défini-
ce différend devrait, tout en maintenant le
peseurs publics auxquels on pourrait toujours
el, donner aux négociants la liberté d'user ou
leurs services.
rait être la seule solution logique du problème
l'attention de tous ceux que préoccupent les
ts de Marseille.

ontributions directes. — Les finances municipales,
me celles de l'État, sont alimentées, pour une
nne part, par le service des contributions directes,

Digitized by Google

Les termes de cet arrêté sont vagues, néanmoins la Cour de cass. déclaré que le ministère des pesc gatoire entre acheteur et vend désignés par le gouvernement régime que nous vivons en peseurs, jaugeurs et mesur importante corporation.

La part de la ville dans sent a été :

En 1890 de
1895
1896
1897
1898
1899
1900

Ces chiffres, e lement, prouven peseurs, jaugeurs voie d'augmenta de la corporati tain nombre d

Il est certai publics sont d car les frais de nos quais

s résulta nion. L

Digitized by Google

vives réclamations. L'impôt mobi-
particulièrement, subit une marche
conséquent inquiétante. Nous avons
impôt, de par la loi, devait atteindre
ts non indigents et suivant la propor-
yer. Eh bien, il est prouvé que, dans
impôt est réparti souvent d'une façon
et il en résulte que certains habitants,
ortunés, ne payent pas de taxe mobilière,
autres, dans une situation inférieure, en
autant plus forte qu'elle est augmentée de
ceux qui ne payent pas (1).

que, par la loi du 21 avril 1832, le Conseil
est admis, après la rédaction de la matrice,
les habitants qu'il croit devoir exempter de
ou d'une partie de la cotisation. Mais il est
e l'intervention du Conseil municipal, en ce
oute de « bienfaisance » et ne peut dès lors
qu'au profit des contribuables qui, sans être
ts, car ils seraient exemptés de droit, se trouvent
ant dans une situation de fortune précaire.

qui justifie toutes les doléances, c'est que Marseille
ville où l'impôt mobilier frappe le plus lourde-
les contribuables. Cet impôt atteignait dans notre
en 1900, le chiffre de 16 fr. 65 pour 100 francs de
r, alors que la moyenne des principales grandes
les de France ne dépasse pas 12 fr. 77. Ne serait-il
s temps de remédier à une semblable situation ?

(1) Des efforts ont été faits récemment par la municipalité pour modifier cet état de choses. D'autre part, le Conseil général des Bouches-du-Rhône et le Conseil d'arrondissement de Marseille ont pris des mesures pour permettre un nouveau mode de repartement des impôts. (*Note ajoutée*).

Digitized by Google

service qui, (
rôles annuel
sortes : 1° l
et les imme
foncière, p
non réputé
4 fr. 50, su
pour base
contribua
taxant to
jardins;
ceux qui
taines p

A ces
des co
perçus
comm
sur la
cheva
clette

La
les t
l'im
porl
répa
con

(1
annu
déte
géné
Cons
Enfi
arrêt
luati

Montant des Rôles des Taxes assimilées dans la Commune de Marseille

ANNÉES	Main-Morte	REDEVANCE des Mines	Poids et Mesures	Voitures et Chevaux	Vélocipèdes	Billards	Cercles	Taxe militaire	Chiens
1885	155.315 10	Pas de rôle avant 1898	56.915 25	115.719 03	Pas de rôle	12.046 90	40.003 43	Pas de rôle	22.426 »
1890	159.720 62		55.097 64	113.927 09	avant 1895	11.817 »	37.340 10	avant 1891	21.613 50
1895	158.575 80		64.249 75	111.815 17	18.945 15	11.613 »	33.457 84	54.752 34	30.981 55
1896	162.120 23		71.332 15	109.475 43	23.417 20	11.127 »	32.594 30	67.255 42	31.115 »
1897	167.516 57		59.296 65	106.678 03	28.969 94	10.170 »	32.584 82	77.180 66	31.052 50
1898	167.474 95	64 52	66.030 65	104.436 50	44.383 35	10.500 »	31.479 85	52.290 28	30.303 50
1899	168.192 96	77 41	66.753 »	103.283 56	28.358 50	10.320 »	30.732 75	36.295 45	29.667 »
1900	170.368 94	111 40	66.060 85	104.203 54	46.955 »	11.380 »	31.339 38	36.329 86	28.562 50
1901	179.233 88	170 07	74.876 20	111.513 48	46.568 95	11.080 »	30.810 29	40.800 54	28.323 50
1902	185.325 80	263 65	69.355 90	129.237 72	44.106 05	11.190 »	30.996 54	41.601 81	26.480 »
1903	301.165 09	400 30	83.862 60	125.890 28	43.554 »	10.530 »	27.955 99	40.232 13	28.839 50

Digitized by Google

Contributions Directes à Marseille				
	Centimes	Réimpositions aux	MONTANT TOTAL des ROLES	
				057 78

— On a dit, avec quelque
us lourds pour le peuple
ver entre les mains du per-
rappent indirectement les
négliger dans une revue
ques.

ettes comprennent une masse
es divers droits établis sur les
vins, bières ; les droits
ettes, les cartes à jouer, les bou-
sur les voitures publiques et les
le tonnage, de garantie ; les pro-
poudres de chasse, des tabacs, etc.
ait connaître le nombre de négo-
ants de boisson, d'entrepreneurs
ants de tabac qui existent dans
Marseille. Il indique aussi le détail et le
faites dans notre ville par l'adminis-
ributions indirectes. Ces recettes ont
ent augmenté au cours des quinze années
nous occupons spécialement, mais per-
protester, puisque c'est volontairement
vons la plupart de ces taxes et que nous
comme à plaisir, leur quotité, soit en
soit en fumant, soit en tirant notre poudre aux
Le produit de la vente des poudres, par
donne en moyenne, en France, 0 fr. 30 par
alors qu'à Marseille cette moyenne atteint
3 (1).

(1) Si l'on fait le même calcul pour d'autres matières imposées, on constate que la part proportionnelle du produit des droits sur les vins est, dans le Budget Français, en moyenne de 3 fr. 48, alors qu'elle a été à

Digitized by Google

Relevé des personnes exercées et des recettes faites à Marseille par l'Administration des Contributions Indirectes

ANNÉES	NOMBRE DE PERSONNES EXERCÉES				MONTANT DES DROITS ENCAISSÉS RELATIFS AUX							
	Débitants de boissons	Marchands en gros vins et alcools	Débitants de tabacs	Entrepreneurs de voitures	Vins	Alcools	Bières	Tabacs	Poudres	Allumettes	Divers	TOTAL
1885	3.941	505	247	481	3.173.704	3.708.696	177.291	9.092.368	437.768	»	3.353.891	19.943.118
1890	4.304	582	265	455	3.254.691	4.116.388	204.187	9.160.681	876.234	»	4.379.689	21.991.870
1895	4.829	526	268	410	3.828.861	5.088.152	259.002	9.635.898	587.877	1.677.305	7.184.296	28.261.391
1896	4.853	509	269	413	3.549.816	5.237.266	283.480	9.849.623	488.837	1.792.864	3.682.964	24.984.850
1897	4 925	504	270	412	3.641.389	5.199.801	279.884	9.684.621	448.304	1.758.811	6.365.042	27.377.852
1898	4.974	487	277	537	3.505.669	5.548.154	271.837	10.082.231	605.841	1.822.447	3.790.288	25.626.467
1899	4.972	480	277	404	3.389.636	5.506.560	272.277	10.354.277	681.538	1.838.584	3.838.883	25.881.755
1900	5.004	471	272	401	3 437.540	5.600.069	253.560	10.065.732	587.418	1.830.828	4.489.320	26.264.467
1901	5.130	459	278	403	1.215.623	6.136.000	137.468	10.138.513	499.807	1.875.755	4.880.389	24.883.555
1902	5.147	419	278	372	1.194.689	5.389.114	129.672	10.379.534	775.683	2.078.267	4.334.577	24.281.536
1903	4.775	414	281	379	1.078.511	5.870 663	112.022	10.497.766	733.377	1 965.343	4.333.401	24.591 083

Digitized by Google

... *Domaines et le Timbre.* — Des ... sur les contrats de vente et sur ... succession ou donation ; d'autre ... les propriétés immobilières ... aussi soumis à des taxes. L'ad- ... divers services porte le nom ... comprend aussi la gérance des ... est elle, en outre, qui est char- ... papiers : actes de l'État civil, ... étrangères, lettres de voiture et ... effets de commerce, etc., d'un ... elle encaisse le montant.

... chacune de ces diverses branches de ... rendre compte de la situation finan- ... d'une grande cité et de la situation ... ville elle-même. En effet, quand la ... progresse, les mutations entre vifs ... nombreuses ; les mutations après décès sont ... Si la situation commerciale ou indus- ... les transactions se multiplient et aus- ... de voiture, les factures, les connaisse- ... une marche parallèle, et l'impôt du timbre ... Si les affaires, au contraire, languissent, les ... s'arrêtent et, du même coup, la fortune ... l'Enregistrement et le Timbre voient ... leurs recettes.

... de 7 fr. 68. La taxe des alcools donne en moyenne : ... à Marseille 12 fr. 51. La taxe de la bière donne en ... France 0 fr. 58, à Marseille 0 fr. 56. Le produit de la ... donne en moyenne : en France 7 fr. 86, à Marseille ... total, les Contributions indirectes rapportent annuelle- ... moyenne, par tête d'habitant : en France 28 fr. 33, à Mar- ... (*Note ajoutée*).

Digitized by Google

Nous donnerons tantôt, tableau B, le détail complet des recettes faites au cours de ces dernières années, à Marseille, par l'administration de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre, mais auparavant nous voudrions attirer l'attention sur quelques comptes particuliers que nous avons extraits des recettes totales et qui formeront le tableau A.

En premier lieu, nous signalerons les relevés des droits sur les hypothèques et sur les mutations après décès. En ce qui concerne spécialement le Timbre, nous indiquerons les produits des taxes sur les lettres de voiture, les récépissés du chemin de fer, les connaissements maritimes et les affiches.

TABLEAU A

Relevé détaillé de Recettes diverses faites à Marseille par l'Enregistrement et le Timbre

ANNÉES	DROITS sur les hypothèques	DROITS sur les mutations après décès	RECETTES D'UN CARACTÈRE COMMERCIAL			DROITS de timbre sur les affiches
			Droits de timbre sur les lettres de voitures et récépissés pr ch.-de-fer	Droits de timbre sur les connaissements pour transports maritimes	TOTAUX	
1885	67.508 68	2.427.914 94	24.542 »	664.615 75	689.157 75	67.786 75
1890	94.701 »	3.237.308 79	45.856 65	972.427 20	1.018 283 85	83.711 76
1895	88 383 90	3 215.911 89	59.325 35	857.839 40	917.164 75	82 804 63
1896	117.685 16	2.382.680 09	66.640 70	851 905 20	918.545 90	104.564 76
1897	41.399 80	3 020.061 07	64.206 10	852.459 60	916.665 70	115.984 38
1898	42.814 87	2.355.864 62	59.437 »	850.861 20	910.298 20	116.158 14
1899	44.751 53	2.617 094 68	62.127 70	877.644 »	939.771 70	124.247 80
1900	82 042 77	4.082 234 94	59.867 50	846 984 60	906.852 10	102.207 54
1901	165 627 76	2.738.226 21	66.710 70	789.361 20	856 071 90	103.153 16
1902	154.836 77	2.968.175 26	54.355 »	828.668 40	883.023 40	102.195 74
1903	168.845 34	3.527.645 52	66.360 »	887.067 60	953.427 60	112.681 30

Digitized by Google

[illegible] exposé financier, [illegible] divers articles tels que le produit du Greffe, [illegible] sur les opérations de Bourse, celui sur les revenus des valeurs mobilières, enfin nous avons signalé [illegible] recettes annuelles produites par des vérifications de titres ou autres semblables et les recettes [illegible] en majeure partie des retenues faites sur les mêmes titres.

L'impôt sur les opérations de Bourse a été créé par [illegible] et a frappé de 0 fr. 05 pour 1.000 francs ou fractions de 1.000 francs « toute opération de Bourse ayant pour objet l'achat ou la vente, au comptant ou à terme, de valeurs de toute nature ». Cet impôt a produit en 1902 une somme de 104.737,69, encaissée à Marseille. On peut calculer que les opérations de Bourse faites par nos agents de change, ont atteint le chiffre total de près de 200 millions. C'est là un résultat notable. Par contre, on remarquera dans le tableau A, que les taxes sur les lettres de voiture, les récépissés du chemin de fer, les connaissements maritimes, au lieu d'aller en augmentant, restent stationnaires quand elles ne diminuent pas et c'est là une fâcheuse constatation à faire dans une ville commerciale comme la nôtre (1).

(1) Bien que les résultats financiers de 1903 puissent permettre de revenir quelque peu sur cette opinion, on doit affirmer sans crainte que par des droits de douane, par des impôts nouveaux, par des taxes successives et, en même temps, par des mesures politiques fâcheuses, on a porté un tort immense à toutes les branches de commerce et à toutes les industries; quoi d'étonnant, dans ces conditions, que nous ayons à en subir aujourd'hui les malheureuses conséquences? Qui sème le vent récolte la tempête? (*Note ajoutée*).

Digitized by Google

TABLEAU B. — Relevé général des recettes faites à Marseille par l'Administration de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre

ANNÉES	Enregistrement Greffe Hypothèques	TIMBRE	TAXE sur les revenus des valeurs mobilières	IMPOT sur les opérations de bourse	PRODUITS du domaine non forestier	PRODUITS du domaine forestier	RECETTES accidentelles	RECETTES d'ordre	TOTAUX
1885	7.821.615 56	3.155.524 91	418.855 33	»	220.778 31	4 53	5.105 30	9.554 14	11.631.438 08
1890	8.464.024 67	3.429.656 12	484.476 16	»	203.220 49	436 »	2.388 69	10.701 08	12.594.903 21
1895	8.428.228 18	3.300.961 75	647.231 44	91.748 30	305.289 27	1.382 61	1.115 43	9.242 25	12.785.199 73
1896	7.405.082 91	3.496.445 02	681.076 94	47.256 80	260.709 13	2.202 97	2.408 51	9.145 11	11.904.327 39
1897	8.043.345 59	3.471.630 98	727.358 27	54.290 22	239.653 71	1.100 55	1.522 20	9.921 79	12.548.823 31
1898	7.012.209 60	3.801 582 81	586 623 87	42.977 93	216.786 98	917 »	933.86	9.564 82	11.671.596 87
1899	7.867.506 70	3.508.132 61	808.348 62	64.170 12	267.970 03	275 25	2.510 69	9.471 16	12.528.385 18
1900	8.817.315 18	3.419.210 24	908.110 85	65.246 92	309.435 92	1.458 46	3.214 66	9.866 15	13.533.858 38
1901	7.543.973 51	3.290.806 73	917.382 44	69.126 65	306.498 74	423 28	2.022 81	11.419 26	12.141.653 42
1902	7.513.366 07	3.376.825 09	1.000.659 65	104.737 69	310.560 68	1.455 61	1.127 95	9.632 29	12.318.365 03
1903	8.426.528 39	3.525.100 06	914.786 76	209.185 39	330.944 »	1.440 53	804 92	5.706 12	13 414.496 17

Digitized by Google

Postes, Télégraphes et Téléphones. — Le service des postes à Marseille s'est beaucoup amélioré en ces dernières années. Est-ce à dire que tout soit pour le mieux? Nous ne le pensons pas et nous croyons au contraire que bien des améliorations sont encore possibles. Ainsi, malgré de nombreuses promesses officielles, notre ville est encore privée à cette heure de ces « cartes pneumatiques » qui rendent de si grands services à Paris sous le nom de « petits bleus ».

Le bureau central des Postes situé rue Colbert, ainsi que 15 bureaux principaux et 16 bureaux auxiliaires, assurent la marche du service soit en ville, soit dans la banlieue : en outre, 163 boîtes aux lettres sont mises à la disposition du public et l'enlèvement des courriers, de même que leur distribution, ont lieu très régulièrement.

Le télégraphe, dont on n'usait autrefois que dans le cas d'événements graves, est utilisé aujourd'hui dans les moindres circonstances de la vie ; de même, grâce à lui, dans le monde des affaires, les relations jadis longues et difficiles sont maintenant transformées. En quelques heures on connaît l'arrivée d'un navire dans le port le plus éloigné du globe, et l'on sait le cours des marchandises pratiqué sur toutes les places.

Dix-huit bureaux situés dans la ville ou dans la banlieue assurent à Marseille le service télégraphique ; de plus, sept autres bureaux, reliés téléphoniquement, permettent la réception et la transmission des télégrammes.

Ces sept bureaux établis récemment par les soins de la municipalité, sont ceux de l'Estaque, Saint-André, Saint-Antoine, Saint-Barnabé, Saint-Julien, Montredon et Saint-Loup.

Digitized by Google

Tableau des Recettes et des Opérations effectuées dans la Commune de Marseille par les Bureaux des Postes et des Télégraphes

EXERCICES	POSTES					TÉLÉGRAPHES				
	TAXES des Correspondances postales	DROITS PERÇUS sur les mandats		MONTANT des mandats		TAXES des télégrammes	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES PRIVÉS			
							EXPÉDIÉS		REÇUS	
		Français	Internationaux	Délivrés à Marseille	Payés à Marseille		en France	à l'Étranger	de France	de l'étranger
	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.				
1885	2.310.946	63.794	20.473	7.816.331	11.813.017	1.400.310	503.617	157.609	517.894	161 025
1890	2.735.040	67.927	20.775	8.361.029	12.414 939	1.420.517	575.914	163.925	560.996	170.417
1895	3.025.815	72.013	20.927	9.135.814	13.103.778	1.475.335	682.013	184.317	591.324	181.998
1896	3.111.297	73.884	21.038	9 573.452	13.511 155	1.481.813	695.390	193.770	607.011	188.896
1897	3.332.735	107.909	23.811	13.166.761	19.555.539	1.538.741	727.030	208.588	755.524	199.927
1898	3.457.186	107.396	23.953	13.852.335	20.572.332	1.647.576	805.849	222.651	851.391	208 922
1899	3.687.700	98 205	23.290	20 249.862	39.327.978	1.604.723	806.253	221.744	817.824	211.754
1900	3.602.714	106.039	23.704	25.604.298	51.469.307	1.683.232	838.213	217.378	841.884	203.840
1901	3.804.915	108.045	24 805	30.704.348	52.470.508	1.700.438	903.404	207.453	890 504	209.737
1902	3.603.815	106.344	23.503	29.604.347	49.380.503	1.679.535	745.609	200.499	900.607	215.748
1903	4.058.857	133.854	31.763	37.989.064	54.158.463	1.732.230	888.377	222.689	894.538	200.433

Digitized by Google

Le bureau central de Marseille correspond directement par voie télégraphique avec les principales communes du département et avec le port du Frioul ; il correspond de même avec les principaux chefs-lieux de nos départements et par câbles sous-marins avec Bastia, Alger, Oran et Tunis. Enfin, il est en communication directe avec Genève, Rome, Gênes, Turin, Barcelone et Londres.

Sur un des angles du monument de la rue Colbert s'élève une aureille en fer, et là viennent se grouper tous les fils téléphoniques assurant à Marseille cet important service. Car le téléphone a pris, lui aussi, une grande place dans la vie courante ; supprimant les distances, il évite à tous des courses longues et souvent infructueuses. Néanmoins on peut se demander si le nombre des abonnements au service téléphonique, quoique déjà élevé, correspond bien à la vitalité de notre commerce local ? Ce nombre, en effet, n'atteint pas aujourd'hui 4.000 ; il est vrai qu'il était seulement de 440 en 1889, au moment où l'État prit possession des téléphones.

Réseau Téléphonique de Marseille

ANNÉES	NOMBRE DES ABONNEMENTS			Développement des fils (mètres)
	principaux	Supplémentaires	Total	
1896.....	1.384	337	1.731	2.865.480
1897.....	1.531	436	1.967	3.322.373
1898.....	1.756	525	2.281	3.964.664
1899.....	1.992	607	2.599	4.619.349
1900.....	2.151	689	2.840	5.541.396
1901.....	2.319	776	3.095	6.747 850
1902.....	2.501	883	3.384	7.759.433
1903.....	2.755	973	3.728	8.958.572

Digitized by Google

En outre des postes particuliers, l'administration a ouvert dans la commune de Marseille 18 cabines téléphoniques permettant de communiquer avec un grand nombre de localités.

En dehors des chiffres que nous venons successivement de donner, nous signalerons que, pendant ces dernières années et dans le département des Bouches-du-Rhône tout entier, l'administration des Postes et des Télégraphes a effectué les opérations suivantes :

EXERCICES	EFFETS DE COMMERCE recouvrés		NOMBRE d'abonnements aux journaux	NOMBRE de lettres et objets divers recommandés	RECETTES accidentelles		TOTAL général des recettes de l'administration
	nombre	montant			POSTES	Télégraphes	
		FR.			FR.	FR.	FR.
1896	156.212	3.324.689	4.036	1.001.742	1.174	30.016	6.303.014
1897	170.843	3.765.560	4.119	1.141 598	3.414	31.318	6 623 169
1898	186.374	4.035.767	4.237	1.351.092	4.080	50.887	6.956.679
1899	182.784	4.026.272	4.113	1.417 818	7.227	106.578	7.308.402
1900	191.246	4.180.278	4.575	1.484.777	9.076	72.776	7.290.442
1901	195.345	4.345.377	4.879	1.504.804	9.879	90.152	8.345.543
1902	189.749	4.243.895	4.995	1.503.999	9.997	95.180	8.245.845
1903	190.334	4.066.065	4.806	1.246.475	12.656	69.648	9.079.060

La Douane. — Ce n'est pas à cette place que nous avons l'intention de parler du régime douanier sous lequel vit actuellement la France. Nous voulons seulement ici signaler les recettes faites, à Marseille, par l'administration des douanes au cours de la période que nous étudions spécialement et, en même temps, demander quelques légères améliorations dans l'organisation des services.

Digitized by Google

Le bureau c
ment par voie
munes du dé
correspond d
nos départem
Ajaccio, Alge
nication dir
celone et L

Sur un
s'élève un
les fils té
service.
place d
évite à
ses. N
abon
élev
loc
L

dic ; mais il n'en reste pas moins certain qu'il y a beaucoup à améliorer. L'ouverture effective des bureaux à toutes les heures où se font des opérations d'embarquement ou de débarquement est un des desiderata depuis longtemps formulé. Pourquoi, d'autre part, ne pas affecter un vérificateur à chaque navire, au lieu d'obliger le même employé à courir d'un bout des quais à l'autre sans contenter personne ?

De même que nous n'avons pas voulu discuter à cette place notre régime douanier, nous ne voulons pas non plus discuter le régime des entrepôts. On sait que ces entrepôts sont de deux sortes : les entrepôts réels, qui consistent en magasins spéciaux dont la douane a les clefs, et autour desquels veillent les agents, et les entrepôts fictifs qui sont des magasins particuliers où la marchandise est déposée sous un cautionnement. Les uns et les autres sont destinés à recevoir les marchandises étrangères sujettes au paiement des droits de douane, mais qui obtiennent de ne pas les payer immédiatement, soit parce qu'elles ne doivent pas être mises tout de suite à la consommation, soit parce qu'elles sont destinées à retourner à l'étranger par ordre de transit ou de réexportation.

Mais si les avantages qui résultent, pour un port comme Marseille, de l'établissement d'un entrepôt sont considérables, ils ne sont rien cependant à ceux que donneraient la création d'un port franc, création que nous réclamerons dans une autre partie de ce travail.

Au sujet de l'administration douanière à Marseille, nous rappellerons que pendant longtemps les voyageurs arrivant par mer dans notre ville éprouvaient, pour la visite de leurs bagages, la plus grande difficulté. Aucun

Digitized by Google

« Prenez gard
de ne rien faire
merce. » Ces
l'administratio
qu'elle l'oubli
sés, de comm
prête nuller
actuellemer
« Les ad
ne pas se
servir le
d'une ma
Le comm
beauco
contre
étrang
qui co
ver
dou
étu
bre
fai
el
j

sur le rétablissement du crédit public, base du crédit de l'État.

Les services rendus depuis cette époque par cette puissante institution ne sont plus à compter et dépasseraient, s'il fallait les énumérer, les limites de ce travail. « La Banque de France, on ne saurait le contester, écrivait notre Chambre de Commerce, est la base suprême, le point d'appui le plus solide du crédit français. Il faut assurer la permanence d'une institution qui, dans l'intérêt du bien public, reçoit de l'État toute la force qu'il peut transmettre à une création dotée par lui de très importants privilèges et qui reste cependant assez indépendante de l'État pour lui donner, le cas échéant, aide et concours dans la plus large mesure possible. »

Aujourd'hui on peut dire que c'est dans chacune des succursales de la Banque de France que vient se centraliser la plus grande partie du mouvement financier d'une ville ou d'une région. Aussi avons-nous tenu à présenter, pour la période qui nous occupe, le tableau des opérations de la succursale de Marseille.

Grâce aux chiffres de ce tableau, on se rendra un compte exact de l'essor prodigieux donné de nos jours au mouvement des affaires, avec l'appui du crédit public. On se rendra mieux compte encore de cet essor si l'on compare, par exemple, la valeur totale des effets escomptés à Marseille en ces dernières années et celle des effets escomptés autrefois dans notre ville.

La Banque de Marseille, qui fonctionna isolément jusqu'en 1848, présentait, pour l'exercice 1840-1841, le tableau des opérations relatives aux effets soumis à l'es-

Digitized by Google

Digitized by Google

compte, et le résumait ainsi : 36.902 effets; valeur : 118.621.496 francs. En 1850, c'est-à-dire au début même de la succursale de la Banque de France, la valeur totale des effets escomptés était de 165.032.000 francs. Vingt-cinq ans après cette valeur atteignait 566 millions 543.355 francs.

A quoi attribuer ce puissant développement sinon aux services que rend la Banque aux grands comme aux petits? Ses efforts ont tendu constamment à sauvegarder aussi bien les intérêts du grand commerce à l'étranger, que ceux du petit commerce sur place ; elle a cherché à se rendre accessible à tous, et pour cela la succursale de Marseille, sous d'habiles et intelligentes directions, a su s'identifier aux habitudes commerciales de notre ville et n'a cessé de poursuivre, d'une manière sagement et largement étudiée, l'amélioration de ses services.

Digitized by Google

Succursale de Marseille	Négociation Comptes-courants etc.	TOTAL général des opérations
SUR		624 800

...tions charitables

— Les œuvres de charité, les ...isance, sont trop nombreuses ...sacrions à chacune d'elles une ... d'ailleurs un travail qui fut fait, ... nées (1), et qui donna un total de ... haritables ou sociétés de prévoyance ...e privé, une somme annuelle de plus

... ont pour principal but de secourir les ... viennent de devenir mères, les autres ... enfants, ou encore ont pour but la ... des jeunes gens, le relèvement des filles ... l'abri des orphelins. Les unes ont en vue ... malades et les indigents; les autres, les blessés et ... les vieillards et les infirmes. Enfin, un ... nombre de ces institutions sont des œuvres de ... permettant à l'ouvrier économe de s'as... par des versements mensuels ou hebdomadaires, ... des secours médicaux en cas de maladie, soit du ... pour ses vieux jours.

(1) Les Institutions de bienfaisance, de charité et de prévoyance à Marseille, par Emile Camau.

Digitized by Google

.i étudie attentivement chacune de ces œu-
est émerveillé et ému en constatant combien
.eveloppé l'esprit de charité qui se manifeste
puis des siècles dans toutes les classes de la société marseillaise. On ne saurait, en effet, trop admirer l'ingéniosité de la bienfaisance qui, chaque jour, crée une institution nouvelle répondant à un des nombreux besoins des déshérités de la fortune et se pliant, comme le disait M. le comte d'Haussonville, non seulement à toutes les exigences de la misère physique, mais aussi à toutes les nuances de la misère morale. Ce sera la gloire du siècle passé de les avoir vu surgir en si grand nombre de mille côtés à la fois : ce sera la gloire aussi de tous les philanthropes, de tous les chrétiens, de tous les catholiques qui leur ont donné naissance et qui leur consacrent leur temps, leur patience, leur fortune, leur vie tout entière.

Sans doute, une enquête approfondie permettrait de constater certains défauts de quelques-unes de ces fondations charitables ; on trouverait çà et là des dépenses, non pas totalement improductives, mais hors de proportion avec le but atteint. Toutefois, l'on aurait grand tort d'en prendre prétexte pour s'immiscer dans le fonctionnement de ces œuvres. Quand on est en présence d'initiatives charitables, il ne faut rien gêner, sous peine de décourager. Des efforts humanitaires, même quand on peut établir qu'ils n'atteignent pas tout à fait au but poursuivi, sont toujours des efforts qu'il ne faut ni négliger ni mécontenter.

D'autant que l'action privée ne s'est produite le plus souvent que pour parer à l'insuffisance de l'action publique et qu'elle a sur celle-ci l'avantage d'être

Digitized by Google

...neuse. Oui, la charité
...ventions, des nuances
...a jamais. Ceux-là même
...ays, l'action de la charité
...ssent pas. Au Congrès des
...u en 1889, le directeur de
...ne publique, M. Henri Monod,
L... ...a bienfaisance privée corrige
... es défauts qui lui sont propres
L'As... ...titudes, ses caprices, ses incom-
insti... ...douceur, sa bienveillance, la sincé-
po... ...sa compassion. L'Assistance publique
p... ...ces qualités charmantes; elle est
...a sécheresse, elle n'a pas le droit de
... ...a des émotions, à des élans incompa-
... ...mpartialité et la sévérité qui s'imposent
...oi des fonds pnblics; elle est froide comme
...fficiel. »

...uelques notes permettent de voir combien il
...itu sortir des limites que nous nous sommes
...es pour parler en détail des fondations dues à
...arité privée. Nous avons été obligé, à notre grand
...ret, de les énumérer seulement, et nous n'avons
...nsacré quelques pages spéciales qu'à celles de ces
...ondations qui sont d'un caractère tout particulier,
...omme la Caisse d'Epargne et les Sociétés de Secours
mutuels.

Les Œuvres de l'Assistance Privée. — L'enfant va naître ou il a quelques jours à peine ; pour le secourir voici : la *Société de Charité maternelle*, dont le but est de venir en aide aux mères de famille françaises, indi-

Digitized by Google

bonne vie et mœurs ; la *Société Protectrice* [illegible]*nce* qui, par tous les moyens en son pouvoir, [illegible]e à diminuer la mortalité des enfants et à amé[illegible]er leurs conditions d'existence (1).

L'enfant grandit; pour lui être utile a été créée l'*Œuvre des crèches* dont le but est de recevoir et de garder les jeunes enfants pendant que leurs mères sont au travail ; parmi les sept crèches qui existent à Marseille, cinq voient leurs ressources assurées par des souscriptions particulières. S'il est souffrant, on pourra le présenter au *Dispensaire des enfants malades*, qui met gratuitement à la disposition des parents pauvres, au profit de leurs enfants, les soins éclairés d'excellents médecins ainsi que les médicaments.

L'enfant est devenu orphelin, il est abandonné, il est pauvre. Parmi les maisons qui lui ouvrent leurs portes hospitalières, il faut signaler l'*Oratoire Saint-Léon*, œuvre de Don Bosco, l'*Œuvre de la Providence*, l'*Orphelinat de Tour-Sainte*, l'*Œuvre de l'Enfance délaissée*, l'*Œuvre des jeunes garçons orphelins*, chacune élevant des centaines d'enfants destinés à être de bons et honnêtes travailleurs.

Pour les jeunes filles orphelines, il a été créé de nombreux établissements dirigés par les sœurs Saint-Vincent-de-Paul et, en outre, l'*Orphelinat des demoiselles de la Providence*, l'*Œuvre des orphelines du Choléra*, l'*Orphelinat du Sacré-Cœur*. Ce dernier est ouvert à une soixantaine de jeunes filles, inadmissibles dans les

(1) Nous tenons à indiquer aussi l'œuvre de la *Cueillerée de Lait*, fondée pour procurer spécialement du lait de bonne qualité aux bébés pauvres qui ne peuvent être nourris au sein. (*Note ajoutée*).

Digitized by Google

leur naissance illégitime et de

les jeunes gens et les jeunes filles
de la vie, nous trouvons à Mar-
Œuvres de Jeunesse des plus florissantes
celle fondée par M. le chanoine Timon-
lement destinée à la classe ouvrière;
l'*Union chrétienne* pour les enfants et les
appartenant à la religion réformée; la *Société*
de la Jeunesse israélite; l'*Œuvre des*
Savoyards, qui instruit des vérités religieuses et main-
dans la pratique de leurs devoirs les jeunes
Savoyards et les habitants de la vallée d'Aoste, qui
viennent dans notre ville, pendant l'hiver, pour exercer
divers petits métiers.

Aux enfants, aux jeunes gens, aux jeunes filles, qui se sont écartés du droit chemin, ouvrent leurs portes le *Patronage des libérés et adolescents*, affecté aux jeunes gens que leur famille peut difficilement garder ou à ceux qui ont déjà subi une condamnation; l'*Œuvre du Refuge* et le *Monastère de N.-D. de Charité*, destinés aux jeunes filles et aux femmes qui ont mené pour la plupart une vie orageuse et qui veulent changer de voie.

Pour les malades, voici la *Société de Bienfaisance et de Charité* qui procure aux pauvres, gratuitement et à domicile, les soins d'un docteur et les remèdes; l'*Œuvre des Dames du Calvaire*, qui reçoit les femmes atteintes de plaies vives et incurables; l'*Œuvre des Dames de Saint-Vincent-de-Paul*, dont le but est d'assister à domicile corporellement et spirituellement les malades pauvres.

Digitized by Google

Pour les indigents, et parmi un bien grand nombre d'institutions, il faut citer l'*Asile de Nuit* et l'*Œuvre hospitalière* qui offrent, l'un aux femmes, et l'autre aux hommes, sans distinction d'âge, de nationalité, ni de religion, un abri pour la nuit aux malheureux momentanément sans asile ; l'*Assistance par le Travail*, dont les chantiers sont ouverts à tous les ouvriers en chômage, munis des bons fournis par les adhérents ; le *Fourneau des Familles*, la *Bouchée de pain*, qui assurent la nourriture à ceux qui ont faim ; les *Conférences de Saint-Vincent-de-Paul*, dont les membres visitent les indigents dans leurs mansardes.

Aux vieillards et aux infirmes s'ouvrent les *Asiles des Petites sœurs des pauvres* et la *Maison des Frères de St-Jean de Dieu* qui reçoivent en plus grand nombre possible ceux qui ne peuvent plus gagner leur vie ou rester à la charge de leur famille; l'*Institution des jeunes aveugles* et celle des *Sourds-Muets* dont le but est de rendre à leur famille et à la Société, par une éducation spéciale, de malheureux enfants qu'une cruelle infirmité devait en exclure à jamais.

En un mot, on peut dire qu'à chaque infortune la charité privée a opposé une œuvre nouvelle qu'elle a soutenue par son labeur et son argent. « L'assistance des pauvres est un devoir », disait Larochefoucauld-Liancourt, dans son rapport à l'Assemblée Nationale, le 5 juillet 1790. A ce devoir, nous pourrons dire avec fierté que Marseille ne faillit pas plus aujourd'hui qu'elle n'a failli autrefois.

Les Hôpitaux Civils. — A cette heure notre ville possède seulement deux établissements où les malades

Digitized by Google

peuvent être admis : l'Hôtel-Dieu et l'hôpital de l'Immaculée-Conception. Le premier contient 300 lits de malades reçus à titre gratuit et le second 647; en tout 947 lits qui, vu la population de notre ville, donne à peine une moyenne de 1 lit pour 500 habitants. Cette insuffisance de nos services hospitaliers est un fait dont la démonstration est acquise depuis longtemps, et il résulte d'un relevé soigneusement fait que le nombre des malades ajournés est, au cours de l'année, d'environ 4.000, défalcation faite des retours ou double emplois; soit environ 10 malades par jour que l'administration ne peut secourir.

Il est vrai que Marseille, ville essentiellement cosmopolite, a la charge de secourir dans ses établissements hospitaliers les malades de toutes nationalités. Ce sont les Italiens qui, après les Français, ainsi qu'on le verra par le tableau ci-après, forment le plus gros contingent de nos hôpitaux.

L'hôpital de l'Hôtel-Dieu, dont l'origine remonte au XIIe siècle, est bâti sur une hauteur dominant le Vieux-Port. Sa superficie générale est de 14.278 mètres carrés, dont 3.430 sont occupés par les constructions qui contiennent huit grandes salles, dont quatre affectées aux services de médecine et quatre à ceux de chirurgie.

L'hôpital de la Conception, comme on l'appelle d'ordinaire, a été construit d'après les données de l'hôpital Lariboisière et occupe, au quartier du Petit Camas, un très vaste emplacement Il fut inauguré en 1858. Depuis lors il a été augmenté d'un bâtiment pour la clinique obstétricale et d'un pavillon d'isolement pour le traitement des enfants atteints de maladies contagieuses. En son état actuel, il présente une superficie de 49.411

Digitized by Google

État par nationalité de la population hospitalisée à Marseille

NATIONALITÉS	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Français nés à Marseille	988	1.149	1.682	1.449	1.564	1.840	1·238	2.383	2.309	2.214
Français nés ailleurs	3.865	5.187	6.951	6 683	6.471	5.623	5.169	5.090	4.883	4 294
Italiens	3.365	2.279	1.373	1.775	1.867	2.021	2.709	2.659	2.480	2.469
Autres nationalités	1.198	486	508	462	521	525	537	450	517	491
TOTAUX	9.416	9.101	10.514	10.419	10.423	10 009	10.653	10.582	10 189	9.468

Digitized by Google

mètres dont 9.720 sont occupés par les constructions qui contiennent 16 salles affectées aux services de médecine, 4 à ceux de chirurgie et 3 à ceux des vénériens.

En dehors des 647 places destinées aux malades proprements dits, l'hôpital de la Conception contient, dans le bâtiment annexe que nous avons signalé, 293 places pour la section de maternité. Ces 293 places sont occupées par les femmes enceintes ou en couches, par les enfants, les nourrices, etc.

Mais, nous le répétons, les services hospitaliers de Marseille ne répondent pas aux besoins chaque jour plus grands d'une population elle aussi toujours ascendante. D'autre part, on constatait depuis longtemps combien s'imposait la nécessité d'ouvrir un asile aux convalescents. C'est sur ces entrefaites qu'au mois de juin 1898, à la suite de la mort d'un homme de bien, M. Louis Salvator, les hôpitaux de notre ville héritèrent d'une fortune évaluée à plus de cinq millions. Ce legs considérable devait servir, d'après les intentions du généreux bienfaiteur, à édifier un nouvel établissement hospitalier dans sa campagne d'Entremont au quartier de Sainte-Marguerite. Pour répondre à ce désir, on a décidé d'affecter cet établissement à un hôpital de convalescents qui contiendra dès le début 100 lits. La création de cette maison, appelée à s'agrandir plus tard, apportera une notable amélioration dans la situation hospitalière de Marseille et on ne saurait trop manifester une profonde gratitude à la mémoire de M. Louis Salvator, dont le nom sera donné à ce nouvel asile de la misère et de la maladie.

Plus récemment un de nos concitoyens, M. Tivollier,

Digitized by Google

vient, en mourant, de laisser à nos hôpitaux une somme de 400.000 francs, devant être affectée à la création d'un sanatorium pour tuberculeux. On sait, en effet, quels ravages produits sans cesse la phtisie pulmonaire ; partout on s'efforce de la combattre par des établissements où les malades reçoivent des soins tout particuliers. Il serait a désirer que Marseille ne restât pas en arrière dans cette voie et que, grâce au don généreux qu'on vient de lui faire, elle puisse à son tour hospitaliser les malheureux atteints de cette cruelle maladie (1).

L'Hospice de la Charité et la situation financière des Hôpitaux. — En dehors de ces hôpitaux proprement dits, notre ville possède un grand établissement, non plus destiné aux malades, mais ouvert uniquement aux enfants assistés et indigents, aux vieillards et aux incurables. Cet hospice, installé depuis 1890 au quartier de Sainte-Marguerite, comprend huit pavillons qui contiennent actuellement 707 lits d'assistés.

Malgré ce chiffre, la place manque, et s'il est vrai que toutes les constructions ne sont pas faites encore faute d'argent, nous sommes néanmoins persuadé qu'avec ses ressources actuelles, pratiquement employées, la Commission administrative des hospices de Marseille parviendrait, avec de la volonté, à obtenir des résultats plus importants que ceux qu'elle obtient aujourd'hui. Pour cela il faudrait seulement faire abstraction de

(1) Le legs Tivollier n'a pu être délivré pour des motifs particuliers. Mais depuis que ces lignes ont été écrites, une œuvre anti-tuberculeuse a été créée dans notre ville, grâce à l'initiative d'un philanthrope entre tous estimé, M. Paul Desbief, membre de la Chambre de Commerce.

Digitized by Google

quelques idées politiques qui ont malheureusement pénétré dans le sein d'une Commission dont l'unique souci devrait être l'amélioration matérielle et morale du malade et du pauvre (1).

Voici d'ailleurs un tableau indiquant les recettes et les dépenses faites chaque année par la Commission administrative des Hospices. Il contient aussi le nombre total de journées d'assistés annuellement et la dépense moyenne journalière par malade.

Un second tableau donnera en détail les chiffres concernant la population des hôpitaux et hospices civils de Marseille, ainsi que la mortalité relevée.

Situation financière des hôpitaux et hospices civils de Marseille

ANNÉES	Subventions communales	Recettes générales	Dépenses générales	Sommes effectivem^t dépensées pour les malades et les assistés	Nombre total des journées de malades ou assistés	Coût moyen d'une journée de malade ou d'assisté
1885	840.595 »	1.819 380 33	1.586.755 73	1.070.871 64	533.919	2 »
1890	850.000 »	2.208 472 82	1.765.405 41	1.232 957 34	560.669	2 19
1895	984.370 44	2.311.856 89	1.888.159 64	1.339.384 48	561.544	2.38
1896	950.000 »	2.082.257 22	2.175.744 16	1.662 395 04	597.121	2.78
1897	1.121.061 70	2.019.837 10	2 055 044 16	1.530.285 42	606 997	2.52
1898	1.048.817 93	2.790.720 21	2.893.428 27	1.569.808 89	633 036	2.47
1899	1.097.263 38	1.885.766 67	1.841.975 81	1.619.623 28	647.843	2.50
1900	1.066.866 98	2.594.177 44	2.258.067 67	1 609 275 93	683 807	2.35
1901	1.000.000 »	2.927 016 46	2.457.264 50	1.638.716 80	697 074	2 35
1902	1.000.000 »	2.582.609 19	2.464.844 92	1.624.594 93	693.611	2 34

(1) Au moment où nous livrons ce volume à l'impression, la Commission des hospices civils de Marseille vient de voter la laïcisation complète de nos services hospitaliers. De là une dépense supplémentaire avouée de 25.000 francs par an, et cela alors que chacun reconnaît que l'argent manque pour assurer l'assistance à tous les malades indigents. Ajoutons qu'au mois d'avril 1904, l'Administration ne peut nous fournir aucun des chiffres relatifs à l'exercice de l'année précédente.

Digitized by Google

Population et mortalité des hôpitaux et hospices civils de Marseille

ANNÉES	HOPITAL DE LA CONCEPTION ET HOTEL-DIEU						MATERNITÉ						HOSPICE DE Ste-MARGUERITE					
	Nombre de malades admis		Nombre de malades sortis par guérison		Nombre de malades décédés		Nombre de femmes enceintes ou en couches			Nombre d'enfants nés ou amenés à la Maternité			Nombre de vieillards et incurables			Nombre d'enfants assistés ou indigents		
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Admises	Sorties	Décédées	Admis	Sortis	Décédés	Admis	Sortis	Décédés	Admis	Sortis	Décédés
1885	5.958	2.690	5.039	2.203	911	444	463	444	7	1.132	996	129	87	6	62	408	392	10
1890	5.688	2.569	4.801	2.194	874	365	584	585	3	1.181	1.063	121	51	41	58	451	454	3
1895	6.658	2.723	5.606	2.753	967	585	890	853	12	1.546	1.324	192	67	24	40	476	488	4
1898	6.139	3.638	5.162	3.071	1.001	557	988	968	26	1.667	1.438	223	134	62	67	605	601	2
1897	5.941	3.650	5.048	3.130	887	514	936	917	12	1.604	1.368	235	313	146	65	612	613	5
1898	5.627	3.538	4.775	3.025	845	493	957	939	18	1.695	1 464	245	128	46	86	573	571	2
1899	5.903	3.879	4.781	3.197	1.061	602	908	893	19	1.523	1.380	192	189	44	93	715	584	24
1900	5.746	3.750	4.727	3.306	1.121	634	909	899	10	1.283	1.050	165	228	47	88	955	1.013	88
1901	5.850	3 545	4.919	2.969	934	594	979	957	11	1.588	1.381	223	159	36	107	648	634	10
1902	5.206	3.491	4.238	2.859	938	553	1.012	1.006	14	1.591	1 345	252	67	33	78	611	574	9

Digitized by Google

Asile des Aliénés. — Les aliénés pauvres, vils objets de curiosité pour les uns, de moquerie pour les autres, et d'aversion pour le plus grand nombre, erraient autrefois sur les voies publiques. Ce fut dans ces circonstances qu'un prêtre de Marseille, nommé Antoine Garnier, imitant l'exemple donné, à Valence, par les Frères de la Merci, réunit chez lui, en 1671, quelques aliénés, moyennant une pension que payait leur famille. Les échevins s'offrirent un peu plus tard pour seconder cette entreprise et ils firent l'acquisition, pour les insensés, de l'ancien Hôpital Saint-Lazare.

Le 30 janvier 1699, l'abbé Garnier conduisit dans cet établissement 13 hommes et 16 femmes qui lui avaient été confiés. Ils y étaient plutôt traités comme des prisonniers que comme des malades : l'aliénation mentale était considérée alors comme une infirmité au traitement de laquelle les secours de l'art étaient inutiles. Ce fut seulement en 1785 que le gouvernement publia une instruction sur la façon de soigner les insensés et de travailler à leur guérison.

La Révolution arrêta le mouvement qui allait se produire. Mais quand le calme revint, les sentiments d'humanité se firent jour davantage encore, et le devoir d'assistance s'imposa plus impérieusement aux pouvoirs publics. Aussi, dès 1802, une organisation nouvelle fut donnée à notre Asile d'aliénés. Il contenait alors 56 malheureux qui furent placés sous la direction du docteur Lautard, auquel nous devons, sur la maison des fous de Marseille, un important travail, plus tard complété à la Société de Statistique par M. Hippolyte Vassal.

Poursuivant l'amélioration du service des aliénés, le Conseil municipal décida, en 1828, l'acquisition de la

Digitized by Google

propriété Roux-Labaume, près le pont du Jarret, au quartier Saint-Pierre, au prix de 125.000 francs; il ouvrit un concours et vota les fonds nécessaires à l'édification du nouvel établissement dont on prit possession en 1844 et qui est encore utilisé aujourd'hui. Grâce à de nombreuses améliorations, cet établissement prend accès à l'extrémité du boulevard Baille. Il a une étendue de 32 hectares, y compris les cours et jardins qui sont considérables.

L'asile est divisé en un certain nombre de quartiers, dont la moitié destinés aux hommes et l'autre moitié aux femmes. Depuis 1877 un magnifique pensionnat, avec quartiers de traitement, a été construit et, à la suite de récentes modifications, ce pensionnat est actuellement un modèle du genre.

Le nombre de malades conduits à l'Asile Saint-Pierre en 1844 était de 361 ; il était de 900 en 1870 ; il dépasse aujourd'hui 1200 ! Faudrait-il admettre cette théorie affligeante que « l'aliénation mentale, dans sa fréquence, suit la civilisation, qu'elle en est le parasite, qu'elle vit et s'accroît avec elle et à ses dépens ? » On serait tenté de répondre affirmativement en examinant les résultats donnés par les statistiques.

Les dépenses de l'Asile dépassent aujourd'hui 700.000 francs ; les recettes sont fournies par les subventions départementales, calculées à raison de 1 fr. 30 par journée d'aliéné indigent, et par les pensions payées par les aliénés non indigents. Ces pensions sont, suivant la classe, de 900, 1.440, 1.800, 3.000 et 4.800 francs. D'autre part, plusieurs aliénés indigents, mais pouvant se livrer à certaines occupations, sont employés dans les divers services de l'établissement : jardinage, etc.

Digitized by Google

Asile des Aliénés. — ... de curiosité pour les ... et d'aversion pour ... fois sur les ... tances qu'un ... nier, imit... de la ... mo...

... des Aliénés de Marseille

					Folie paralytique		Démence sénile		Idiotie et Crétinisme		Totaux		TOTAL GÉNÉRAL
		Hom.	Femmes		Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	
	452	»	»		29	20	39	12	65	60	549	544	1.093
...	148	»	»		35	11	19	11	6	4	218	174	392
...	121	»	»		45	15	20	22	8	3	218	161	379
Année 1890													
... au 1er janv.	351	426	29	2	37	12	3	61	53	16	473	519	992
... »	158	179	39	7	46	8	28	9	3	8	274	211	485
...	139	176	39	3	53	11	27	6	9	4	267	200	467
Année 1895													
... au 1er janv.	285	421	31	14	45	16	124	84	36	25	521	560	1.081
... »	143	151	60	20	50	16	26	14	13	24	292	225	517
... »	123	92	46	12	48	11	57	38	12	25	286	178	464
Année 1896													
Existant au 1er janv.	305	480	45	22	47	21	93	60	37	24	527	607	1.134
Entrés »	154	157	67	8	41	22	21	11	4	10	287	208	495
Sortis »	155	154	68	4	42	19	22	19	5	12	292	208	500
Année 1897													
Existant au 1er janv	304	483	44	26	46	24	92	52	36	22	522	607	1.129
Entrés »	205	160	35	6	57	6	9	14	5	7	311	193	504
Sortis »	152	155	42	7	40	15	10	13	4	1	248	191	439
Année 1898													
Existant au 1er janv.	557	488	37	25	63	15	91	53	37	28	585	609	1.194
Entrés »	211	167	16	7	45	11	25	15	4	5	301	205	506
Sortis »	200	149	23	12	56	13	23	10	3	2	305	186	491
Année 1899													
Existant au 1er janv.	368	506	30	20	52	13	93	58	38	31	581	628	1.209
Entrés »	210	134	23	16	52	9	28	21	3	4	316	184	500
Sortis »	174	157	29	5	55	9	41	14	5	8	304	193	497
Année 1900													
Existant au 1er janv.	404	483	24	31	49	13	80	65	36	27	593	619	1.212
Entrés »	167	137	23	8	47	17	35	14	3	6	275	182	457
Sortis »	199	134	18	9	45	6	25	19	4	3	291	171	462
Année 1901													
Existant au 1er janv.	372	486	29	30	51	24	90	60	35	30	577	630	1.207
Entrés »	246	160	27	30	65	12	9	8	1	11	348	221	569
Sortis »	200	148	22	21	57	12	8	5	1	4	288	190	478
Année 1902													
Existant au 1er janv.	418	498	34	39	59	24	91	63	35	37	637	661	1.298
Entrés »	157	151	24	18	52	11	48	30	53	13	334	223	557
Sortis »	193	139	25	22	53	13	39	30	30	9	340	213	553
Année 1903													
Existant au 1er janv.	382	510	33	35	58	22	100	63	58	41	631	671	1.302
Entrés »	155	138	35	9	49	16	41	30	4	5	284	198	482
Sortis »	121	131	15	8	12	21	10	29	2	1	160	190	350

Digitized by Google

Les Enfants Assistés. — Aux termes du décret du 19 janvier 1811, les enfants assistés, dont l'éducation est confiée à la charité publique, sont: 1° les enfants trouvés; 2° les enfants abandonnés; 3° les orphelins pauvres. En outre, sont assimilés aux enfants abandonnés les enfants dont les parents sont détenus préventivement et ceux dont les parents, en vertu d'une loi récente, ont été déclarés déchus de la puissance paternelle.

Les enfants assistés de la commune de Marseille, après un court séjour soit à la Maternité s'ils ne sont pas sevrés, soit à l'hospice de Sainte-Marguerite dans les autres cas, sont immatriculés sur un registre renfermant tous les détails que l'on peut se procurer sur eux et leur famille, puis ils sont mis en nourrice, en garde ou en apprentissage chez des cultivateurs de diverses régions. Marseille envoie des enfants dans sept départements : Bouches-du-Rhône, Vaucluse, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Drôme, Ardèche et Isère. Généralement les enfants assistés vivent donc au grand air comme tous nos petits paysans et cette existence au milieu des champs est très favorable au développement de leurs facultés physiques. La mortalité de ces enfants a été en 1900 de 33.02 pour °/₀ pour ceux de 1 jour à 2 ans; de 4.36 pour °/₀ pour ceux de 2 à 6 ans; de 0.60 pour °/₀ pour ceux de 6 à 13 ans et de 0.33 pour °/₀ pour ceux de 13 à 21 ans. En moyenne on peut dire qu'elle ne dépasse pas 5 pour cent.

Voici quelques chiffres statistiques faisant connaître les mouvements qui se produisent annuellement dans le service des enfants assistés, service très important, puisque, au 31 décembre 1900, il comprenait un total de

Digitized by Google

Service des Enfants Assistés

DÉSIGNATION DES CATÉGORIES	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Entrés dans l'année										
Enfants trouvés	1	»	4	1	5	1	5	2	2	2
Abandonnés	718	978	907	993	956	973	962	957	908	931
Orphelins	29	60	25	24	36	24	26	41	17	14
Moralement abandonnés	»	»	13	31	24	74	23	39	88	39
Indigents	42	44	43	46	45	31	42	42	65	55
Total des entrées	790	1.082	992	1.096	1.066	1.103	1.088	1.061	1.025	1.041
Sortis dans l'année										
Remis au parents	271	320	357	449	416	373	370	423	432	370
Emancipés ou majeurs	181	148	150	140	144	141	128	145	151	180
Décédés	328	481	394	473	442	479	448	469	456	482
Total des sorties	780	950	901	1.062	1.002	995	942	1.037	1.039	1.001

Digitized by Google

1.396 [illegible]
tées en partie par [illegible]
Elles atteignent [illegible] 60 000 [illegible]

Une des branches [illegible]
spécialement affectée [illegible]
appelée [illegible]
qui n'est pas [illegible]
veut pas abandonner [illegible]
reconnu [illegible]
pour pour[illegible]
les secours [illegible]
secours temporaires [illegible]
naissance [illegible]
même [illegible]
12 francs, pendant [illegible]
mère qui a [illegible]
par mois pendant les deux [illegible]
la troisième.

Quand cette organisation [illegible] les auteurs croyaient pour [illegible] prochain, le secours temporaire [illegible] cesser l'abandon [illegible] une [illegible] l'écrivait M. de [illegible] Enfants assistés dans les [illegible] d'un de ses récents rapports [illegible] d'une minime allocation [illegible] ans puisse, dans le cœur [illegible] vouées quelquefois à [illegible] avec l'assistance complète qu'elle [illegible] jusqu'à vingt-et-un ans à tout enfant qui lui est confié. Néanmoins les chiffres qui se rapportent à cette branche du service doivent être signalés.

Digitized by Google

Enfants secourus temporairement

ANNÉES	NOMBRE D'ENFANTS SECOURUS			MOYENNE des Décès	DÉPENSES du Service
	Filles	Garçons	Total		
1885	»	»	1.739	17.77 %	235.596 »
1900	735	712	1.447	8.15 —	172.379 »
1905	872	768	1.640	5.42 —	246.734 »
1906	818	860	1.678	5.04 —	157.651 »
1907	809	831	1.640	5.40 —	155.869 »
1908	810	791	1.601	4.50 —	156.249 »
1909	844	788	1.632	5 » —	157.640 »
1910	884	761	1.645	5 » —	158.602 »
1911	773	752	1.525	4 60 —	145.468 »
1912	772	772	1.544	4 50 —	152 360 »

Bureau de Bienfaisance. — En 1578 avait été fondée à Marseille la Grande Miséricorde dont le but était de secourir à domicile et secrètement les pauvres honteux ayant occupé une situation dans le monde. Plus tard avait été organisée la Petite Miséricorde qui distribuait, dans chaque paroisse, à certains jours, pendant les mois d'hiver, des secours aux indigents.

Supprimées pendant la tourmente révolutionnaire, ces œuvres furent comprises dans les attributions du Bureau de Bienfaisance créé en frimaire an V et organisé régulièrement en 1810. La plus grande partie des biens de la Grande et de la Petite Miséricorde, dont les revenus s'élevaient, dit-on, à 500.000 francs, fut reprise par l'Administration à charge à elle d'exécuter les volontés des testateurs. En outre, le Bureau de Bienfaisance a aujourd'hui à sa charge le service de l'Assis-

Digitized by Google

[illegible] médicale gratuite qui a été créé par la loi du 15 juillet 1893.

Les malades reçoivent donc à cette heure, par les soins du Bureau de Bienfaisance, les secours médicaux et pharmaceutiques qui étaient déjà donnés autrefois, mais dans de moindres proportions. Les autres assistés valides sont divisés en trois catégories principales : 1° Les pauvres honteux auxquels ils est alloué des secours variant de 5 à 10 francs par mois; pour y avoir droit, ils doivent résider à Marseille depuis longtemps et y avoir occupé une certaine position sociale; 2° Les pauvres secourus d'une manière intermittente qui reçoivent pendant quelque temps des secours consistant en argent, bons d'alimentation, etc. Pendant les six mois d'hiver, il leur est aussi accordé des couvertures, paillasses, vêtements et chaussures; 3° Les pauvres secourus accidentellement et qui reçoivent, après pétition, et pour une seule fois, des secours qui varient suivant leur infortune, et qui consistent en bons d'alimentation et en une somme d'argent.

Il existe une quatrième catégorie d'assistés que le Bureau de Bienfaisance est amené à connaître, ce sont les vieillards indigents non hospitalisés et qui reçoivent un secours annuel, suivant décision prise, le 14 avril 1898, par le Conseil général des Bouches-du-Rhône. Leur nombre est actuellement à Marseille de 360 environ recevant chacun 80 francs par an.

Cette dernière dépense n'est pas à la charge du Bureau de Bienfaisance; mais pour faire face seulement à celles que nous avons énumérées tantôt, ce Bureau aurait besoin de secours considérables qui, malheureusement, lui font défaut. Ses ressources proviennent : de

Digitized by Google

Enfants secour

ANNÉES	NOMBRE D'ENFA	
	Filles	Gar
1885.....	»	
1890.....	735	
1895.....	872	
1896.....	818	
1897.....	8	
1898.....	8	
1899.....		
1900.....		
1901.....		
1902.....		

Bureau
à Marse
secou
ayant
avait
bue
les

Digitized by Google

ANNÉES	RECETTES	DÉPENSES					
	Subventions municipales	totales	totales	médicales et pharmaceutiques	par les médecins	boissons	
1885	72.000	421.317 15	411.618 17	101.017	35.689	410	1.815
1890	72.000	435.062 90	463.923 42	108.329	38.046	460	2.066
1895	72.000	598.694 92	497.962 98	113.856	40.277	520	2.714
1896	72.000	629.298 55	498.795 11	116.400	42.853	520	3.103
1897	86.000	758.214 64	691.064 51	119.000	43.405	520	3.219
1898	113.000	621.715 55	602.873 28	126.950	46.987	700	4.712
1899	113.000	488.659 33	460.451 79	128.950	49.300	800	5.418
1900	86.000	573.892 86	515.863 80	122.000	51.546	970	5.906
1901	86.000	580.241 19	550.199 72	120.800	55.528	980	6.053
1902	86.000	591.666 19	526.030 95	128.100	57.227	1.020	6.122
1903	86.000	604.623 62	554.321 49	128.717	58.612	1.037	6.233

Digitized by Google

Mont-de-Piété. — A la suite d'une mission célèbre commencée le 6 mars 1673 dans l'église des Accoules, quelques Marseillais pieux formèrent le dessein de soulager les malheureux par de petits prêts gratuits. Telle fut l'origine du Mont-de-Piété de Marseille qui dut fermer ses portes pendant la Révolution, mais qui fut reconstitué aussitôt après, et enfin organisé par le décret impérial du 10 mars 1807.

L'intérêt à exiger des engagistes était fixé à 18 o o ; mais il fut bientôt diminué et, en 1815, il était seulement de 10 o o ; en 1834, de 6 o o l'an. Depuis le 1^er^ janvier 1890, il a été réduit à 5 ¾ p. o o et comprend la garde de l'objet, l'assurance contre l'incendie, les frais de manipulation, écritures, etc. Le prêt est consenti pour quinze mois. Si, à l'expiration de ce délai, le gage n'a pas été retiré ou le prêt renouvelé, l'objet remis au Mont-de-Piété est vendu. L'excédent de recette produit par cette vente est remis à l'engagiste, en complément de la somme qu'il avait précédemment touchée.

Le Mont-de-Piété annonce qu'il n'a ni succursale, ni commissionnaires et néanmoins, officieusement, existent dans notre ville une quarantaine d'agences plus ou moins louches qui trafiquent des reconnaissances du Mont-de-Piété (1). Un projet de loi a été proposé à la Chambre pour mettre un terme à ces abus, mais il attend depuis longtemps une solution qui n'arrive pas.

Les deux tableaux suivants permettent de comparer les opérations effectuées par le Mont-de-Piété au cours de ces dernières années.

(1) Spéculant sur l'estimation forcément modique des gages, ces agences achètent ces modestes papiers pour une somme naturellement très inférieure à celle qu'ils espèrent retirer de la vente du paletot, de la montre ou du matelas.

Digitized by Google

État comparatif des Opérations effectuées par le Mont-de-Piété de Marseille

ANNÉES	ENGAGEMENTS		DÉGAGEMENTS		RENOUVELLEMENTS		VENTES	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
1885.....	106.606	2.319.293	84.530	2.007.001	53.482	1.357.522	12.080	107.088
1890.....	136.758	2.700.748	107.270	2.311.073	72.176	1.854.100	15.804	230.130
1895.....	126.893	2.575.592	102.708	2.150.083	69.371	1.743.788	16.121	241.812
1896.....	136.358	2.700 748	107.554	2.245.031	70 258	1.801.151	15.320	230.082
1897.....	140.131	2.719.898	112.623	2.352.454	74.317	1.800.025	19.352	278.120
1898.....	139.708	2.660.157	116.554	2.383.403	77.078	1.933.806	21.001	297.910
1899.....	134.711	2.583.607	115.046	2.338.353	76.000	1.905.128	21.841	293.121
1900.....	143.374	2.821.601	119.057	2.464.663	76.570	1.903.700	20.170	282.520
1901.....	156.808	3.090.804	123.387	2.533.103	78.065	1.957.744	19.771	290 115
1902.....	160.946	3.312.508	124.768	2.072.377	83.115	2.061 307	23.709	298,121
1903.....	120.729	2.977.252	115.744	2.846.376	88.443	2.089.911	27.022	379.142

Digitized by Google

Relevé des Prêts effectués par le Mont-de-Piété de Marseille

ANNÉES	GAGES au-dessous de 5 fr.		GAGES de 5 à 10 fr.		GAGES de 11 à 25 fr.		GAGES de 26 à 50 fr.		GAGES de 51 à 100 fr.		GAGES de 101 à 500 fr.		GAGES de 501 à 1.000 fr.		GAGES de 1.001 à 5.000 fr.		GAGES au-dessus de 5.000 fr.	
	Nombre	Prêts	Nombre	Prêts	Nombre	Prêts	Nombre	Prêts	Nombre	Prêts	Nombre	Prêts	Nombre	Prêts	Nombre	Prêts	Nombre	Prêts
1893.	21 116	84 910	36 928	271 888	22 192	396 537	13 395	466 135	6.981	492.170	2.571	470 053	89	63.030	22	30 625	2	42.000
1894	34 212	119 184	41 816	312,630	22 327	390 495	14,050	532 851	7 049	508.472	3.163	598 015	119	82.910	27	40.505	»	»
1895	35,396	123 518	40 000	293 401	20,926	361.877	13,607	470,291	6.692	474.975	2.963	502.683	84	57.720	40	67.200	»	»
1896	40 976	112 563	45 847	326 301	23 777	418.110	15,075	532,671	7.206	524.431	3.277	631.470	108	71.920	37	58.220	2	28 000
1897.	44 680	155 107	46 711	328.173	23 925	401.154	15.102	533.000	7.441	538.074	3.150	590.847	102	72.833	30	65.950	2	28.000
1898	46 777	102 761	48 810	313 077	22.856	397.965	15,704	550.273	7.300	539.275	3 032	590.000	106	74.770	24	46.050	»	»
1899.	41,202	112.316	45,151	322.771	22.735	394.910	15.002	548.016	7.057	526.280	2.828	534.276	114	79 835	22	35.200	»	»
1900	40,300	141.226	51.122	300.151	25.102	433.081	16 197	568.088	9.222	532.361	3.166	608.651	125	85.473	48	81.270	2	10 700
1901.	43.122	151 229	57.909	407.407	27.108	400.872	16.983	590.265	7.404	552.868	3.542	696.768	149	106.395	61	110.090	»	»
1902.	46.006	161.570	56.022	303.200	27.041	400 590	18.141	636.254	8.008	606.128	3.973	772.609	197	139.363	63	115.475	3	19.200
1903.	37.157	128.643	34.047	240.487	20.600	268.879	16.661	590.072	7.708	573.140	4.172	801.591	207	141.940	65	116.000	2	16.500

Digitized by Google

Caisse d'Epargne. — Les débuts de la Caisse d'Epargne et de Prévoyance des Bouches-du-Rhône furent des plus modestes ; du 3 avril au 31 décembre 1821, elle ne reçut que 360 dépôts, répartis en 106 livrets seulement, et s'élevant ensemble à la somme de 35.283 francs. Mais le zèle, les soins assidus et l'ardente charité des ouvriers de la première heure devaient triompher de toutes les lenteurs, de toutes les difficultés que l'on rencontre dans la route du bien ; petit à petit d'abord, plus rapidement ensuite, chaque exercice annuel devait voir s'accroître le nombre et grandir l'importance des opérations.

Aujourd'hui, en dehors de son bureau central, la Caisse d'Épargne des Bouches-du-Rhône possède à Marseille treize bureaux auxiliaires établis dans les quartiers populeux et ouvriers. Sous la direction de son président M. Eugène Rostand, elle est intervenue partout où on a désiré protéger et encourager l'épargne populaire. Ainsi, en vue de faciliter les plus petites économies, la Caisse met à la disposition de toute personne qui, sans être en mesure d'opérer le versement minimum d'un franc, désire se créer des ressources futures, des timbres-épargne de 10 centimes. Dix timbres sont reçus comme numéraire et inscrits sur les livrets comme dépôts de un franc. La mise en circulation de ces timbres-épargne a commencé le 1er février 1891.

D'autre part, la nécessité d'apprendre la prévoyance à l'enfance n'est pas à démontrer. La Caisse des Bouches-du-Rhône y a contribué en créant l'épargne de la jeunesse dans les écoles et en accordant des médailles et des primes aux instituteurs et aux institutrices, ayant le plus contribué à répandre cette prévoyance scolaire.

Digitized by Google

En 1900, 105 écoles primaires participaient à cette épargne de l'enfance.

Enfin la Caisse des Bouches-du-Rhône, après avoir accordé des primes pour encourager les épargnes de loyers, est intervenue efficacement dans la question de l'amélioration des habitations ouvrières en faisant construire un groupe de 104 logements salubres, mis à bas prix, en vente ou en location.

Caisse d'Épargne des Bouches-du-Rhône

Relevé statistique concernant les Bureaux de Marseille

ANNÉES	OPÉRATIONS DE L'ANNÉE		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		MONTANT des dépôts effectués par les Ecoles
	Versements	Remboursements	Nombre de déposants	Sommes dues	
1895	11.385.030 68	9.501.022 39	57.897	27.569.793 12	3.083 »
1896	13.742.364 13	12.056.205 93	76.447	37.403.041 10	10 080 »
1897	13.736.405 09	13.710 808 62	102 434	42.530.983 79	34.951 »
1898	12.167.700 23	14.140.923 28	107.118	40 681.882 62	39.545 »
1899	10.785.700 56	12.956.926 03	111.923	39.645.092 »	47.353 »
1900	10.417.316 44	12 820.624 07	114.503	38.268 438 79	56.665 »
1901	10.408.835 76	12 400.411 31	117.127	37.262.418 13	57 453 »
1902	11.106.769 87	13 813.149 45	119.686	35 519.609 26	53.512 »
1903	10.898 130 60	11 130.401 07	122.370	35.679.743 16	54.335 »
1904	10.922.327 85	11.832.863 09	124.955	35.693.529 64	58.343 »
1905	10.486.317 18	12 033.931 07	127.125	35.054.527 75	52.000 »

En un mot, on peut dire que la Caisse des Bouches-du-Rhône a parfaitement compris que le vrai rôle des Caisses d'épargne est double : conserver les économies populaires, et les employer au mieux de l'intérêt général. Aussi a-t-elle mérité de recevoir deux grands prix à l'Exposition Universelle de Paris, en 1900.

Digitized by Google

Sociétés de Secours Mutuels. — La mutualité est une des plus nobles et des plus généreuses conceptions de la société moderne. C'est l'assistance préventive qui doit amener un jour, sinon la suppression, du moins la diminution de la misère. Elle a pour but, en effet, de développer, parmi les travailleurs, les habitudes d'ordre et de prévoyance ; et quand on réfléchit aux merveilleuses ressources de cette institution, on se demande pourquoi toutes les personnes qui vivent d'un modeste salaire ne cherchent pas avec ardeur à en faire partie.

La raison d'être des organisations auxquelles la mutualité a donné naissance, déjà maintes fois définie, l'a été de nouveau par l'article 1er de la loi du 1er avril 1898. « Les Sociétés de Secours Mutuels, dit cet article, sont des associations de prévoyance qui se proposent d'atteindre un ou plusieurs des buts suivants : assurer à leurs membres participants ou à leurs familles des secours en cas de maladie, blessures ou infirmités ; leur constituer des pensions de retraite ; contracter à leur profit des assurances individuelles ou collectives en cas de vie, de décès ou d'accident ; pourvoir aux frais des funérailles et allouer des secours aux ascendants, aux veufs, veuves et orphelins des membres participants décédés. »

C'est au commencement du siècle dernier qu'il y a lieu de faire remonter l'origine, dans notre ville, des premières Sociétés de Secours Mutuels proprement dites.

Ces institutions furent d'abord corporatives et l'ont été presque jusqu'à nos jours ; quelques unes même le sont encore, mais le nombre de ces dernières est devenu très infime. En majeure partie, les sociétés actuelles

Digitized by Google

Digitized by Google

Tableau indiquant le nombre et les ressources des Sociétés de Secours Mutuels de Marseille

ANNÉES	NOMBRE de Sociétés		NOMBRE de Membres honoraires		NOMBRE de Membres participants				RECETTES TOTALES de l'Année		DÉPENSES TOTALES de l'Année		AVOIR TOTAL des Sociétés	
					Hommes		Femmes							
	Approuvées	Libres	Sociétés approuvées	Sociétés libres	Sociétés approuvées	Sociétés libres	Sociétés approuvées	Sociétés libres	Sociétés approuvées	Sociétés libres	Sociétés approuvées	Sociétés libres	Sociétés approuvées	Sociétés libres
1895..	254	40	1607	1071	33.701	6.088	13.809	293	1.219.387 55	277.047 09	931.376 88	207.649 13	4.130.593 13	1.755.435 08
1896..	251	43	1576	1049	32.694	5.994	13.537	409	1.232.065 09	286.357 09	963.940 54	196.520 69	4.379.156 83	1.844.796 21
1897..	251	40	1626	1058	30.999	5.563	15.546	402	1.247.928 14	299.194 71	995.497 72	209.667 50	4.618.257 06	1.931.127 51
1898..	256	38	1534	1009	30.845	6.082	15.626	424	1.231.561 60	290 562 22	1.043.516 78	209.307 05	4.794.388 79	2.014.993 58
1899..	254	44	1642	1018	31.440	7.218	14.868	1.305	1.222.505 32	330.465 60	1.059.550 80	206.397 23	4.973.024 »	2.140.840 77
1900..	259	45	1761	1109	31.281	7.893	15.018	1.539	1.234.596 14	358.815 61	1.120.606 64	251.555 49	5.097.797 71	2.112 874 01
1901..	257	44	1892	1101	31.194	8.134	15.603	1.523	1.289.131 88	354.086 18	1.222.795 02	241.694 53	5.153.937 65	2.117.989 41
1902..	257	45	1963	1090	31.998	8.378	15.844	1.563	1.526.070 25	348.052 76	1.225.312 21	236.691 60	5.863.052 48	2.371.048 84

Digitized by Google

Digitized by Google

DEUXIÈME PARTIE

LES GARES ET LES PORTS

Digitized by Google

Digitized by Google

DEUXIÈME PARTIE

LES GARES ET LES PORTS

I

Les Gares

Le réseau ferré. — Trois lignes de chemin de fer aboutissent actuellement à Marseille et sont desservies par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. La première est celle de Lyon et Paris, avec principal embranchement à Tarascon pour Nîmes et Cette. La seconde est celle des Alpes, par Aix et Grenoble, avec principal embranchement à Veynes pour Gap, Embrun et Briançon. La troisième est celle de l'Italie, par Toulon et Nice, avec principal embranchement à Carnoules, rejoignant à Gardanne la ligne des Alpes.

Une quatrième voie importante est en ce moment à l'étude ; elle aura pour but de doubler les communications rapides de Marseille avec Paris, grâce à une ligne ferrée, en partie construite déjà et qui, passant par Moulins, Paray-le-Monial, Lozanne et Givors, suivra la rive droite du Rhône jusqu'en face d'Avignon, puis

Digitized by Google

que de
sle et
ne nou-
qu'à Istres,
-Mitre, puis
s, l'étang de
ne de la Ner-
soudera avec le
te-Marseille, afin
ne, qui deviendra

rencontré de nom-
amaient une voie par
nubren, la Fare, Lan-
ture de 25 kilomètres
eille au Rhône ; les autres
sur Avignon, Cavaillon,
Marseille. Mais, ainsi que l'a
Chambre des Députés,
-Méditerranée et le Minis-
arrêtés au tracé par le
ations inutiles, qu'il ne
ités supérieures
que n'importe quelle
antages. En outre,
maritime d'Arenc, et
en effet son ter-
ciers opèrent
leurs marchan-
nes ferrées des
la nouvelle ligne
Marseille, est évaluée à

Digitized by Google

n des travaux reste-t-elle
étaires.
es intéressent par-
pour but de réunir la
urin, en passant par Nice,
utre doit relier directement
Italie et le centre de l'Europe,
ttrait en communication notre voie
réseau italien.
ce, Sospel, Coni est à l'étude d'une façon
réduira à 420 kilomètres la distance de Mar-
urin qui est aujourd'hui de 512, et il ouvrira
nul doute de nouvelles sources de trafic entre
otre littoral et le Piémont.

Mais, entre la voie Nice-Coni et celle de Modane-Turin, il existera encore, sur une longueur de 250 kilomètres, une chaîne ininterrompue de hautes montagnes rendant des plus malaisées les communications des deux versants. Pour remédier à ce mal, il avait été convenu, il y a déjà plus de vingt ans, que la ligne de Briançon serait poursuivie jusqu'à Oulx, en Italie. La distance entre ces deux villes n'est que de 27 kilomètres, et la ligne ferrée devait la franchir, grâce à un tunnel de faîte de 8.258 mètres de longueur, en passant sous le mont Genèvre, à une altitude de 1.401 mètres.

Au dernier moment, l'Italie refusa son adhésion au projet. Aujourd'hui nos voisins désirent revenir sur la question; toutefois ils proposent un tracé reliant Turin, non plus à Briançon, mais à Guillestre, Mont-Dauphin, en passant par Torre-Pellice. Nous ne pouvons entrer ici dans une discussion technique et, d'autre part, écartant l'espoir chimérique de trouver le tracé idéal que

Digitized by Google

préférons
que toutes
pressés. Cer-
ative ayant
aux vaillan-
nous aussi qu'il
instances qui
provinces qui l'envi-
la concur-
est faite à notre

A l'heure actuelle, les
desservant Marseille
Saint-Charles. De là,
ppent pour atteindre les
de la Joliette et du Vieux-
est de 51 hectares 31 ares
Charles, 30 hectares 60 ; gare
gare du Vieux-Port, 1 hec-
12 hectares 15 ares. Notre ban-
grâce à plusieurs stations
lignes ferrées principales. Trois
de l'Estaque, de Saint-Louis et de
nouvellement ouvertes au service
quatrième, celle de la Blancarde,
nous les démarches depuis long-
n'ont point jusqu'ici abouti.
décida la construction de la gare
devait être la tête de ligne de la voie
l'on ne croyait pas encore,
paradoxale, aux chemins de

Digitized by Google

fer. C'était l'époque où l'Académie de Lyon mettait au concours la rédaction d'un mémoire sur une question qui, aujourd'hui, fait sourire : *Avantages et inconvénients qui peuvent résulter pour Lyon des chemins de fer.* Par cette voie nouvelle, quelques milliers de voyageurs par an, peut-être par mois, se dirigeraient certainement de Marseille sur Paris ; mais ce serait tout. Aussi ne trouva-t-on dans notre ville aucune opposition sérieuse à la construction de la gare Saint-Charles dans un quartier isolé, perché sur un plateau de 48 m. 58 de hauteur et par conséquent d'un accès difficile.

Bientôt toutefois les plus optimistes virent leurs calculs déjoués : par cette voie nouvelle, voyageurs et marchandises affluaient. En 1856, première année de l'exploitation complète de la ligne principale, la gare Saint-Charles vit passer 566.499 voyageurs et elle reçut 684.332 tonnes de marchandises. On comprit alors, mais malheureusement trop tard, la faute commise dix ans auparavant et l'on put penser dès ce moment que la gare Saint-Charles, malgré tous les agrandissements futurs, serait de moins en moins appropriée à l'immense mouvement de voyageurs et à l'immense trafic de marchandises qui devaient s'accomplir dans une ville comme Marseille,

Néanmoins, la Compagnie du chemin de fer ne voulut pas avouer son erreur du début et, au lieu de transformer tous ses plans alors qu'il en était encore temps, elle porta de nouveau tous ses soins sur la gare Saint-Charles. Les services y étaient plus qu'à l'étroit ; le hangar sous lequel devaient s'abriter les trains ne possédait que deux doubles voies et ne permettait aux machines aucune manœuvre ; il était mal éclairé et

Digitized by Google

[illegible] par quelques becs de gaz. Un changement [illegible] fut décidé ; les constructions primitives furent presque entièrement démolies et, à leur place, on en éleva d'autres à vastes proportions. Le hall vitré, construit en 1894, est splendide ; il a 53 m. de largeur, 30 de hauteur et 150 de longueur. Quatre doubles voies, séparées par de larges trottoirs, courent le long du hall et permettent l'abri d'un train tout entier ; en outre, un système d'aiguillage facilite aux machines les diverses manœuvres et un puissant éclairage électrique assure, pendant la nuit, tous les services.

La gare Saint-Charles voit, en ce moment, arriver ou partir, chaque jour, 120 trains de voyageurs et 60 de marchandises ; elle est traversée, d'autre part, six fois la semaine, pendant la saison d'hiver, par des trains de luxe qui desservent directement la ligne Calais-Nice-Vintimille. Ajoutons que la construction du réseau de tramways électriques à Marseille a rapproché les distances et a enlevé à cette gare beaucoup de ses inconvénients. Or, son trafic ne peut qu'en être augmenté ; mais, d'après les chiffres que nous avons cités tantôt, cinq trains de voyageurs entrent ou sortent de son hall pendant chaque heure de la journée. Un pareil mouvement peut-il être rendu plus actif sans amener forcément un surmenage des employés, des retards inévitables et, comme conséquence, des accidents ?

La gare du Prado. — Cette question préoccupait, il est vrai, déjà nos devanciers et, à la suite de leurs démarches, la Compagnie du chemin de fer promettait, en 1862, de construire une gare au sud de Marseille, gare qui, dans les projets, devait être non seulement la

Digitized by Google

tête de ligne sur Toulon et sur Nice, mais devait encore desservir toutes les destinations. Sans remédier complètement aux défauts de la gare Saint-Charles, la gare du Sud aurait pu cependant, en lui enlevant une bonne partie de ses voyageurs et de ses marchandises, donner satisfaction aux légitimes réclamations qui commençaient à se faire entendre. « La ville de Marseille, disait la municipalité dans sa délibération du 3 juillet 1865, a intérêt à ce que le mouvement considérable, auquel donne lieu dans son sein le départ et l'arrivée des voyageurs et des marchandises, ne se concentre pas sur un seul point. La gare du Nord ne peut suffire à ce mouvement, celle du Sud en attirera une partie et ce sera un grand avantage. »

Après dix années d'attente, la gare du Sud, établie au quartier du Prado, fut ouverte en 1872; mais elle ne réalisa aucune des espérances que l'on avait fondées sur elle; au lieu d'être une tête de ligne, ce n'était que le point terminus d'un embranchement illusoire; au lieu de desservir toutes les directions, elle n'en desservait aucune. D'autre part, elle était et elle est restée sans accès convenable, ni pour la partie agglomérée de la population, ni pour les importantes industries qui se trouvent au sud de la ville.

Ces réclamations se faisaient entendre partout. Le 11 avril 1890, le Conseil municipal disait : « La gare du Prado est livrée depuis plusieurs années au public, mais, si elle dégage la gare Saint-Charles en ce qui concerne les marchandises, elle ne répond pas encore aux besoins de la population, quant aux voies d'accès et aux facilités pour les voyageurs, malgré les engagements formels pris par la Compagnie P.-L.-M. » Le Conseil Général

Digitized by Google

seulement par q
complet fut déci
presque entière
éleva d'autres
truit en 1894,
de hauteur e
séparées pa
hall et pe
outre, un
les diver
trique as
La ga
partir,
march
la se
de lu
Vint
tra
ta
v
l

Digitized by Google

.s ont fini par céder et le silence s'est fait ; mais ons, nous, le devoir de porter de nouveau ire à l'ordre du jour. Nous pensons que les es faites, en 1862, par la Compagnie du chemin doivent être hardiment exécutées, d'autant que e a pris, depuis cette époque, une large extennt le côté sud de la ville a justement profité. Il ue lieu de faire au plus tôt de la gare du Prado la ligne de la voie ferrée se dirigeant sur Nice et , en la reliant en même temps à toutes les direc-La prospérité du premier port de commerce de la ce exige que la gare du Sud puisse être ouverte aux geurs « autrement que pour la forme » et puisse urner ainsi de la gare Saint-Charles un mouvement devenu de plus en plus grand, ne peut que nuire, me nous l'avons dit, à la marche de tous les vices.

A ces arguments nous sera-t-il permis d'ajouter ici argument militaire ? Le commandant en chef du Ve corps d'armée déclarait à notre Chambre de Commerce, en 1892, qu'au point de vue militaire, la gare Saint-Charles était absolument insuffisante. « Je considère comme indispensable pour la défense de Marseille, ajoutait-il, l'agrandissement de la gare du Sud, sa transformation complète relativement au mouvement des voyageurs et par conséquent au transport des troupes, et je demande son raccordement direct avec les lignes qui, de Marseille, se dirigent vers le Nord et vers l'Italie. »

La gare du Vieux-Port. — Les quais de notre Vieux-Port étaient dépourvus de tous moyens de communica-

Digitized by Google

des Bouches-du-Rhône réclamait [illegible] ations ne semaines après, la mise à effet [illegible] transports Compagnie du chemin de f[illegible] éreuse, à Commerce de Marseille, [illegible] situation ses engagements formel[illegible] les inté- n'avait établi près du P[illegible] par décrets dement à la Blancar[illegible] compagnie la partie agglom[illegible] d'une ligne importantes ind[illegible] quai de Rive- ville », émett[illegible] mouvement allaient de la gare d[illegible] qui semblaient la forme

Saisi [illegible] ligne coûtèrent quinze Trava[illegible] millions par kilomètre. l'ét[illegible] la Compagnie et, [illegible] la voie qui eut lieu [illegible] en état de faillite. [illegible] d'avoir, avec [illegible] aucune, mené [illegible] d'union obligé [illegible]

[illegible] Vieux-Port fut confiée, [illegible] Paris-Lyon-Méditer- [illegible] exploitation que [illegible] après avoir passé [illegible] de la ville, aboutit sur [illegible] de plus de 15.000 [illegible] aux quais par 666 mè- [illegible] peuvent donc s'appro- [illegible] économiser de nom- [illegible] charroi, puisque les [illegible] sans transbordement

ication avec tout le réseau des voies

nt, contrairement à toutes les
Vieux-Port rend-elle aujour-
ous l'avons dit, la gare et la
l actuellement entre les mains
Paris-Lyon-Méditerranée qui les
compte de la Compagnie concession-
es conditions on comprend, sans qu'il soit
insister, que l'exploitant n'a aucun intérêt à
iorer la situation du concessionnaire vis-à-vis
duquel il peut même avoir, suivant les termes d'un rapport présenté à la Chambre de Commerce, en 1892, des intérêts opposés.

Et cependant, malgré tout, les comptes-rendus financiers de la Compagnie du chemin de fer P.-L.-M. nous font connaître que la ligne du Vieux-Port fait presque ses frais. Les résultats de son exploitation ont donné en 1899 : recette kilométrique : 11.332 francs ; dépense kilométrique : 11.739 francs. Or, on peut facilement se faire une juste idée des résultats qui seraient obtenus le jour où la ligne du Vieux-Port se trouverait dégagée des entraves qui empêchent son développement et son amélioration.

Sans doute, et nous aurons l'occasion de le constater au cours de cette étude, l'activité fait défaut à cette heure au Vieux-Port de Marseille; mais la Compagnie du chemin de fer ne doit-elle pas travailler à augmenter cette activité, au lieu, au contraire, de chercher à l'éteindre davantage ? Les marchandises ne seraient-elles pas attirées vers la gare du Vieux-Port, si ceux qui ont à les manipuler étaient certains de trouver là

Digitized by Google

tion facile avec le réseau ferré ; ces communications
pouvaient se faire que par charrette et les trans
devaient s'effectuer, d'une façon lente et onér
travers les rues encombrées de la ville. Cette s
soulevait de légitimes doléances ; aussi tous
ressés furent-ils heureux d'apprendre que,
des 5 août 1865 et 3 janvier 1868, un
anglaise était déclarée concessionnaire
ferrée reliant la gare du Prado avec le
Neuve du Vieux-Port. La vie et le mo
pouvoir renaître dans des quartier
déshérités.

Les travaux de la nouvelle lig
millions, soit environ cinq mil
Cette dépense considérable ru
peu de temps après l'ouverture
le 15 octobre 1878, elle était d
Néanmoins, il faut lui être re
ses propres ressources et sa
à bien cette coûteuse entr
entre notre bassin sud et la

L'exploitation de la ligne
à partir de 1885, à la Co
ranée et ce sont les résu
nous avons à examine
en tunnel sous une bo
le côté sud du Vieux-
mètres de superficie
tres de voies ferrées
cher des navires bo
breux frais de ma
marchandises so

Digitized by Google

pagnie des
ouvrir
à

ace
a. La
e; toute-
dû faire
la gare du
ussi celle de la
achant à l'Estaque
servir les ports de
lui fut concédée par

promesses! Nous savons comment
pour la gare du Prado; quant à
de l'Estaque, il n'en fut bientôt plus
Chambre de Commerce seule faisait de
quelques infructueuses tentatives pour
affaire à l'ordre du jour. Le 7 juin 1876, elle
encore au Ministre des Travaux Publics : « Il
point que notre commerce ait à sa disposition
rfaces de quai suffisantes pour effectuer rapi-
nt et économiquement des opérations d'embar-
ment et de débarquement; il faut aussi qu'il puisse,
s perte de temps et sans surcharge inutile de frais
camionnage, faire passer ses marchandises des quais
chemin de fer et du chemin de fer sur les quais.

Digitized by Google

tout le n
gés ser ... accomplie
des tr ... développement
Vier ... les changements
ser ... impérieux que
la ... commerciales,
... gare principale,
... est devenu
... sollicitons avec
... de Gênes, où l'on
... sera bientôt
... concurrence plus sérieuse
... des Alpes par le
... Saint-Gothard pourrait
... l'isthme de Suez, chan-
... commerciaux actuellement
... gravement la situation
... dans la Méditerranée. »
... au mois de novem-
... maritime à établir
... Nord était
... con-
... par la loi du
... d'une
... petite
... desti-
... avec dépôt
...
... pour obtenir de la
... réalisation de
... certainement
...

Digitized by Google

La gare maritime d'Arenc. — Ce fut seulement le 22 juin 1892 que l'embranchement de l'Estaque à la Joliette fut ouvert à la circulation et plus de quatre années s'écoulèrent encore avant le complet achèvement de la gare d'Arenc, qui ne fut livrée à l'exploitation que le 1er avril 1897.

L'embranchement de l'Estaque à la Joliette a coûté 63.397.950 francs ; il a une longueur totale de 8.300 mètres et comprend quelques petits ouvrages d'art dont quatre tunnels d'une longueur totale de 1.047 mètres et un magnifique pont en acier qui réunit les quais à l'ancien chemin de la Madrague. La voie abandonne à l'Estaque la grande ligne de Paris et se rapproche progressivement de la mer et des ports ; elle prend fin au sortir du tunnel du cap Pinède. Immédiatement alors commence la gare maritime d'Arenc qui a 20 hectares 97 ares de superficie et qui comprend deux parties bien distinctes : une de 15 hectares, affectée au service des marchandises, une seconde, de près de 6 hectares, pour la formation des trains. La gare maritime d'Arenc se relie en outre, en suivant le boulevard Montricher, à l'ancienne gare de la Joliette. Les voies de manœuvres s'entrecroisent sur la superficie d'une vaste cour intérieure et la manipulation s'opère sans difficulté, grâce à six hangars couverts qui se développent les uns et les autres sur une longueur de 125 mètres et sur 15 mètres de largeur.

La gare maritime d'Arenc et la gare de la Joliette sont aujourd'hui réunies sous la même direction. La première reçoit surtout les produits des usines de la zone nord de Marseille à destination de l'intérieur : minoteries, drogueries, produits chimiques, huiles et graisses,

Digitized by Google

« En présence de la révolution qui s'est
dans le commerce international par le d
incessant de la navigation à vapeur, d
survenus autour de nous, du besoin pl
jamais de rapidité dans les transact
le prompt établissement d'une gr
aux abords de nos bassins de
absolument indispensable. N
d'autant plus d'insistance q
va réaliser d'importantes
en position de nous faire
que jamais, et que l
Mont-Cenis, le Simp
très bien, avec le p
ger les grands
existants, et ce
prépondéran

Ce cri d'
bre 1879
au qua
prése
ver
20

sérieux; celui des
lit, augmente
es de trafic
l augmen-
ies, le jour
nue la tête de
ris par Martigues,

réée, on l'a vu, le jour
le permettront. Faisons des
soit bientôt. A quoi servirait
millions pour l'embranchement
, si les trente ou quarante trains de
expédiés chaque jour de la gare d'Arenc
it à encombrer la grande ligne à partir de
ne? On aurait réussi, il est vrai, à dégager les
ons immédiats de la gare Saint-Charles, mais
résultat serait relativement minime si l'on songe à
augmentation journalière du trafic.

Les voies ferrées des quais. — Les gares de la Joliette et d'Arenc sont reliées par un réseau complet de voies ferrées aux quais et aux môles des divers bassins des ports nord de Marseille. Ce réseau a une longueur totale de 42 kilom. 900 dont 25 kilom. 100 exploités par la Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, et le reste, soit 17 kilom. 800, exploités par la Compagnie des Docks et Entrepôts (1).

(1) Par traité du 27 décembre 1902, la Compagnie des Docks et Entrepôts a rétrocédé à l'Etat les voies ferrées existant sur les quais de la Joliette, du Lazaret et d'Arenc. Le même jour était passée une convention entre le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, et la Compagnie des chemins de fer de P.-L.-M. tant pour l'exploitation

Digitized by Google

engrais, bois, etc. La seconde est principalement
tinée aux marchandises d'importation et d'expor
par voie de mer. Elle est considérée, par l'Adm
tion des douanes, comme une gare interna
c'est là que s'accomplissent toutes les formal
aux gares frontières..

La gare de la Joliette voit manipul
chaque jour 350 wagons ; celle d'Aren
On se rend compte ainsi, à premièr
tance prise par la gare maritime
lioré très sensiblement la situatio
faite auparavant au commerc
cependant regretter qu'elle soi
où la vie est la plus active
avions une réclamation à
l'ouverture au public de
qu'il serait facile d'ap
livraison de toutes l

La gare maritim
voyageurs ; toutefo
ciaux, Marseille-
organisés pour
nation des na
tale faisant
tralie.

Le no
et qui
ceme
mon

Digitized by Google

ure soient propriété de
t aux Docks des voies
le leur concession,
ent nouvelles ;
ssaires pour
utorisa-
ière

elles

t laborieuse ;
on d'un décret qui
Conseil d'Etat et dont
les voies ferrées des quais
régime uniforme. En attendant
ers travaux d'amélioration ou com-
sont en cours d'exécution ou vont être
ur les voies ferrées des quais. Ainsi la Cham-
Commerce a consenti à prendre à sa charge
blissement de raccordements directs par aiguilles
entre la gare d'Arenc et les voies de divers môles afin de
faciliter les communications et d'offrir de sérieux avan-
tages pour l'expédition et la réception des marchandises
par mer. En effet, il était jusqu'ici impossible de faire
arriver les vagons de long des môles et traverses autre-
ment que par plaques tournantes et un à un. C'était
un procédé lent et coûteux auquel on va ainsi remédier.
Des trains complets pourront s'approcher bord à quai,
au moyen d'aiguillages et de courbes, à la traverse de
l'Abattoir, au môle C du bassin National, à la traverse
de la Pinède, enfin au môle E du bassin de la Pinède
et à la traverse de la Madrague.

Digitized by Google

La première partie du réseau date seulement de 1888 et comprend les voies qui s'étendent sur les quais de rive et sur les quais des môles et traverses du bassin de la Gare maritime et du bassin National. Ces voies se prolongées au fur et à mesure de l'agrandissement de ports. Elles ont été construites et continuent à construites par l'État, mais au moyen de fonds fo par la Chambre de Commerce qui, pour rémuné de ses avances, reçoit une somme de 0,25 pa pour les marchandises manutentionnées sur l ferrées des quais.

La deuxième partie du réseau comprend desservant les quais de la Joliette, du d'Arenc ; les unes sont comprises dans la des Docks et font partie du domaine de cet les autres ont été posées, en 1863, par la Docks et Entrepôts, mais en dehors de s seulement en vertu d'une autorisati temporaire et révocable. Au début, a ne s'éleva contre cette autorisation ; ma de Marseille prirent le développement naissons, le commerce protesta contr plus ou moins autorisés de la Com demanda à l'Etat de reprendre à voies ferrées auxquelles son cahi donnait aucun droit. A son tou merce demanda « que toutes le

des voies des quais de la Joliette, du
des voies desservant les quais du
National de Marseille.

Ce traité et cette convention
23 avril 1903.

Digitized by Google

es
ure
aque
upées
es batte-
net, d'En-
e Mangue,

s seraient les
pour protéger
Toutefois nous
e a décidé d'éta-
dans un coin du
pilleurs qui, parfai-
u fort Saint-Nicolas,
récipiter sur l'ennemi.
de ce poste de torpil-
repris très prochaine-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARY

Digitized by Google

Voyageurs et marchandises. — Rien ne prouve mieux l'activité considérable de Marseille que les statistiques signalant le mouvement des voyageurs et des marchandises dans les gares. Nous venons de donner le tableau indiquant ce mouvement sur les voies ferrées des quai les tableaux ci-après indiqueront ce mouvement p les diverses gares. De leur étude, il résulte que le bre de voyageurs et les quantités de march passant par Marseille, à part de légères variati sans cesse grandissant, rendant ainsi de plu manifestes les besoins que nous avons sign formation de la gare du Prado et de la Joliette ; amélioration de la gare du Vieu ture au service des marchandises de la carde, etc.

TABLEAU

du mouvement des Voyageurs à la

ANNÉES	VOYAGEURS arrivés
1885.....	1.475.0
1890.....	1.65
1895.....	1
1896	
1897.....	
1898....	
1899.	
190	

Digitized by Google

e
es
et
eau
ant le
rs des
doume
courir à
forts de

r sont divi-
de la pre-
qui, en cas de
es qu'après les
première heure
à une attaque
eraient occupées
re précis, les batte-
bas, de Janet, d'En-
oisette, de Mangue,

r ici quels seraient les
mployés pour protéger
aritime. Toutefois nous
militaire a décidé d'éta-
ux-Port, dans un coin du
de torpilleurs qui, parfai-
murs du fort Saint-Nicolas,
lu, se précipiter sur l'ennemi.
ssement de ce poste de torpil-
ous, entrepris très prochaine-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

II

Mesures et travaux de protection des Ports

La défense de Marseille. — Un grand port commercial ne demande pas seulement de vastes surfaces d'eau, d'immenses quais, un prodigieux outillage et des moyens de transport rapides. Il faut assurer sa défense en cas de guerre maritime, de façon à mettre le plus possible à l'abri des tentatives de l'ennemi sa flotte commerciale, ses magasins et ses richesses.

Cette défense n'a pas besoin d'être aussi importante pour un port de commerce que pour un port de guerre; elle demande cependant à être des plus sérieuses. A Marseille, au cours de ces dernières années, elle a été complètement remaniée et remise en état : en outre, elle a été placée directement sous le commandement d'un officier général.

Autrefois les forts Saint-Nicolas et Saint-Jean, placés l'un à droite, l'autre à gauche de l'entrée du Vieux-Port, assuraient seuls la défense de Marseille ; plus tard, diverses batteries furent établies sur les côtes dominant la rade au sud de la ville : batterie des Lions, batterie d'Endoume, batterie du Phare, etc. A cette heure notre rade est divisée en deux grands secteurs séparés par les îles de Pomègue et de Ratonneau. Le secteur nord comprend les batteries du cap Janet, de la Corbière, de N.-D. de la Garde et de N.-D. de la Mer dont les feux se croi-

Digitized by Google

vec ceux des batteries et des forts des îles de nneau et de Pomègue. Le secteur sud comprend les ries de l'Escalette, de Montredon, du Mont-Rose et p Croisette dont les feux se croisent de nouveau ceux des batteries et des forts des îles occupant le e de la rade de Marseille. En outre, plusieurs des nnes batteries, celles du Pharo et d'Endoume autres, ont été conservées et peuvent concourir à fense des ports, de même que les deux forts de -Nicolas et de Saint-Jean.

s ouvrages que nous venons d'énumérer sont divi- n deux catégories : les batteries dites « de la pre- e heure » et les batteries « d'appui » qui, en cas de sité absolue, pourraient n'être servies qu'après les s. Autrement dit, les batteries de la première heure destinées à parer immédiatement à une attaque née d'une escadre ennemie et seraient occupées mobilisation. Ce sont, pour être précis, les batte- le Niolon le haut, de Niolon le bas, de Janet, d'En- ne, du Mont-Rose, du cap Croisette, de Mangue, aveaux et de Pomègue.

us n'avons point à indiquer ici quels seraient les ns de défense mobile employés pour protéger eille en cas de guerre maritime. Toutefois nous s connaître que l'autorité militaire a décidé d'éta- à l'entrée de notre Vieux-Port, dans un coin du n de Carénage, un poste de torpilleurs qui, parfai- nt à l'abri derrière les murs du fort Saint-Nicolas, raient, au moment voulu, se précipiter sur l'ennemi. ravaux pour l'établissement de ce poste de torpil- seront, croyons-nous, entrepris très prochaine-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

[illegible] sa dispo-
[illegible] dire en état de
[illegible] ennemi, afin de
[illegible] empêcher de se
[illegible] faveur de l'obscurité.
[illegible] rade de Mar-
[illegible] qui sont les auxi-
[illegible] côtes pour les
[illegible] puissant projec-
[illegible] est, pendant
[illegible] promené sur la
[illegible] découvrir l'assaillant
[illegible] lequel est découvert,
[illegible] frappant les batteries
[illegible] comme en plein jour.
[illegible] parfaitement prouvé,
[illegible] dans notre rade des
[illegible] dont nous venons de
[illegible] bien défendu la mer
[illegible] des batteries de la côte et des îles. Cette
[illegible] complète dès le moment où, tous
[illegible] électriques étant définitivement ins-
[illegible] militaire aura établi les quelques ouvra-
[illegible] encore nécessaires pour interdire
[illegible] près certaine la surprise des ports
[illegible] par les torpilleurs lancés sur eux en enfants

[illegible] *Etang de Berre.* — Que valent, à
[illegible] les moyens de défense de Marseille?
[illegible] donné lieu à de nombreuses controverses.
[illegible] hommes compétents est que, grâce à

Digitized by Google

ne bonne défense mobile navale, les forts et les batte-
es qui entourent notre rade auront, en temps de
erre, une grande valeur. De son côté, le général
rgnis-Desbordes, qui a étudié l'hypothèse du bom-
rdement de Marseille, dit dans une brochure qu'il
a pas signée, mais que l'on sait être de lui et qui
t intitulée : *Les Opérations maritimes contre les côtes* :
Supposons une escadre envoyant 6.000 obus, et c'est
un effort si considérable, qu'on peut mettre en doute
'il soit jamais réalisé. Il ne s'agit, bien entendu, que
l'artillerie moyenne et de la grosse artillerie ; la petite
tillerie ne compte pas dans une semblable affaire.
dmettons que, par six projectiles tirés, il y ait une
aison détruite, et c'est là, on le reconnaîtra, une
ande exagération; et cependant 1000 maisons détrui-
s, qu'est-ce que cela dans une ville importante? A Mar-
ille on compte 37.000 maisons environ, ce serait,
ns notre hypothèse, la destruction de un trente-sep-
ème de la ville. En réalité, on ne produira pas le
xième de cette destruction. »

A son point de vue spécial, ce raisonnement est
rfaitement logique; mais une ville comme Marseille
a pas seulement des maisons; elle a un port, un port
mmense; tout autour de ce port sont des magasins et
es docks renfermant des millions de marchandises;
ns le port lui-même sont enfermés des milliers de
avires que les hostilités ont rendus encore plus nom-
reux. Or, c'est ce port, ce sont ces magasins, ce sont
es navires qu'il faut protéger. De là la nécessité de
ndre la défense de Marseille aussi importante que
ossible. Il est certain, en effet, que les transfor-
ations de notre matériel naval ont modifié d'une

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Mais il ne suffit p
sition des canons et
suivre, en pleine nu
lui livrer combat à
faufiler jusque da
Pour cela on a é
seille des postes
liaires indispens
tirs de nuit. Ch
teur électrique
les heures d'o
rade pour f
d'abord, pou
et permettr
de pointer

Les réc
en effet,
puissant
parler,
que le
protec
les p
tallé
ges
d'u
et
p

Digitized by Google

utait le regretté commandant Sibour, des flottes
s pourront mouiller en toute sécurité dans
de Berre, hors de l'atteinte, mieux encore, hors
vue de l'ennemi, car la chaîne de la Nerthe se
comme un rideau protecteur entre la mer et
g, et place le port de refuge à couvert des pro-
es à plus longue portée. La passe de l'étang de
nte, longue de près de 7 kilomètres, met aussi le
habile torpilleur dans l'impossibilité de pénétrer
l'étang. »

commandant Sibour mourut sans avoir vu réaliser
vre à laquelle il avait consacré ses dernières années.
ut seulement au mois de février 1901, que les Cham-
se décidèrent à voter un crédit de six millions
creuser à six mètres le chenal qui donne accès à
ng de Berre, à travers l'étang de Caronte. Ce crédit
fut pas adopté sans discussion. « Ou vous voulez,
it-on, utiliser l'étang de Berre comme port de guerre
lors il faut vous décider à y dépenser 100 millions ;
vous voulez l'utiliser simplement comme port de
ge pour la flotte commerciale de Marseille et alors
six millions seront dépensés en pure perte, car la
e marseillaise sera plus en sécurité dans ses bassins
uels que dans cet étang. »

'avenir dira peut-être où est la vérité. Mais pour
oir comment l'étang de Berre sera utilisé un jour, il
t nécessaire de lui ouvrir une porte sur la mer. C'est
uoi on s'est décidé et on a bien fait. Maintenant si la
e commerciale marseillaise va, à une heure venue,
réfugier, c'est que ses armateurs auront jugé qu'elle
ra mieux en sécurité que dans nos bassins, et per-
ne ne trouvera à redire à leur détermination.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

manière comp [illegible]
et de tout l' [illegible] commerce tout
Au temps [illegible] besoin d'être défen-
pouvait ap [illegible] intérêt à ce
par des [illegible] connues. Aussi
juges q [illegible] un système d'éclai-
Mais l' [illegible] bien fixer les
à l'att [illegible] des entrées.
la d [illegible] cherche, au cours
[illegible] dans la rade de Mar-
[illegible] milles au sud-ouest
[illegible] l'intensité lumi-
[illegible] d'ailleurs nous
[illegible] Planier, on aperçoit le
[illegible] sur une petite île de la
[illegible] phare de Faraman, situé
[illegible] près de l'embouchure du

[illegible] de grand atterrage des
[illegible] au fur et à mesure que
[illegible] feux de moindre impor-
[illegible] les points parti-
[illegible] principaux est le
[illegible] éclipses de 20 en
[illegible] ouest de la baie de
[illegible] baie est le feu
[illegible] orientale de
[illegible] allumé depuis le
[illegible] de première ins-
[illegible] est le feu rouge
[illegible] du Lazaret.
[illegible] des ports, on aper-
[illegible] sur la pointe de

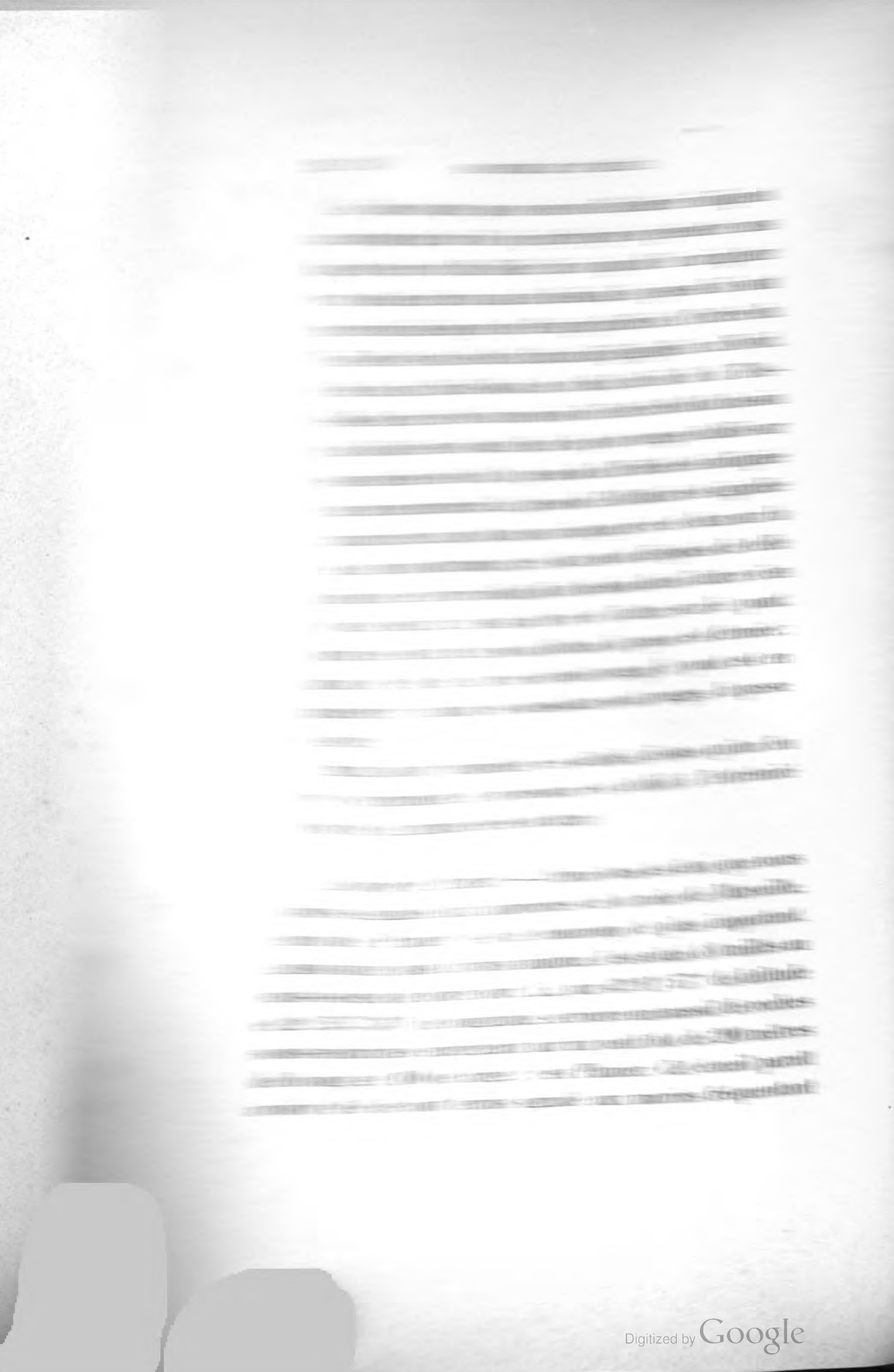
jom; 2° le feu fixe blanc de la Tête-de-More, au-ssous de l'ancien Château impérial; 3° le feu fixe anc du fort Saint-Jean, au pied de la tour, à gauche l'entrée du Vieux-Port.

Les phares du fort Saint-Jean et de la Tête-de-ore ont été allumés le 15 juillet 1837 et ils ont coûté, ur la construction des édifices, 7.577 fr. 60. Le fanal uge de la Joliette, ou phare de Sainte-Marie, a été élevé moment du creusement des ports Nord, sur le musoir éridional de la grande jetée et à 22 mètres d'altitude. a été allumé le 15 août 1855 et son installation a coûté .496 fr. 82.

Du côté opposé à la partie méridionale des nouveaux orts, se trouvait le fanal du cap Janet. Son feu était anc mais varié, de minute en minute, par des éclats ouges et verts. L'emplacement de ce phare a dû être ccupé par une batterie d'artillerie et le feu a été trans-orté, par décision ministérielle du 5 août 1898, non oin de là, à l'endroit appelé Saut-du-Marrot, entre le ap Janet et le ruisseau de Mirabeau. On a profité de ce éplacement pour modifier ce feu et en faire un phare ui aura toute son utilité quand les bassins Nord du ort de Marseille seront achevés. Le foyer est établi à 3^m 55 de hauteur au-dessus des basses mers; on a hangé sa couleur, car les éclats du feu du cap Janet taient affaiblis considérablement à cause de la double oloration rouge et verte. Aujourd'hui, le phare du Saut-u-Marrot est considéré comme un feu éclair d'atter-issage d'un caractère bien tranché; il est colorié dans ertains secteurs de façon à marquer exactement la oute que les navires ont à suivre pour se diriger vers entrée Nord du port. Il a été mis en service le 1er juillet 900.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google


Digitized by Google

re port, car son point naturel le plus élevé est de
50 au-dessus du niveau de la mer. Une vieille tour
vait autrefois à cet usage ; elle commença à être
airée en 1773.

Un véritable phare fut enfin établi à Planier en 1815
les soins de la Chambre de Commerce qui dépensa,
1816 à 1819, plus de 33.000 francs pour les frais
ntretien, de garde et d'éclairage. En 1829, on jugea
essaire de transformer ce qui existait et d'établir à
nier un feu de grand atterrage et de premier ordre,
clipses de 30 à 30 secondes ; le foyer était à 36 mètres
-dessus du sol et à 40 mètres au-dessus des basses
rs.

Mais quand la fréquentation du port de Marseille prit
très grand développement, quand surtout l'emploi
la vapeur donna aux navires une marche plus rapide,
reconnut la nécessité d'indiquer les approches de ce
t d'une manière qui ne permit ni l'erreur, ni même
ésitation. On décida, en conséquence, de placer sur
ot de Planier un feu scintillant, faisant succéder un
at rouge à trois éclats blancs et dont la portée lumi-
ıse serait de 48,2 milles marins (88.302 mètres).
ur obtenir cette portée, bien supérieure à celle de
ıcien feu, qui n'était, dans les mêmes conditions
ıosphériques, que de 15,3 milles marins (28.030
tres), il fallait augmenter l'intensité lumineuse du
er ainsi que la hauteur du phare ; on a donc rem-
cé l'éclairage à l'huile par la lumière électrique et
a relevé de 40 à 63 mètres 469 la hauteur du foyer
-dessus des basses mers.

Pour cela on a construit à Planier une nouvelle
r ainsi qu'un bâtiment spécial destiné à recevoir les

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Les phares que nous venons d'énumérer indiq
au navigateur la voie à prendre pour se présente
danger devant Marseille ; mais quand le na
veut pénétrer dans un des bassins, les passe
encore indiquées par des feux particuliers. A
Vieux-Port sont les deux fanaux déjà signal
le feu du fort Saint-Jean, et au Sud, celu
de-More. Sur les deux musoirs de l'entr
de la Joliette sont deux feux de port
des tourelles en tôle ; la passe de la
de la même manière. La passe de l
par quatre feux, dont un sur cha
pile du pont tournant ; ces feu
façon que le navire allant d'u
voit que deux : un sur la
Quand les deux feux sont
quand le feu de la rive
manœuvre ; quand les
est libre.

Enfin, pour com
vert permanent
nord de la grand

Le phare d
avons signa
celui de Pla
Ainsi que
sud-oues
et 2° 53
sous-
de l
avo

Digitized by Google

er indistinctement l'une ou
électriques.
ier a été complétée
ontrôler la bonne
défectuosités qui
ents indique
si l'on se
d'autre
gnale
ur-
que des
mouvement
rdiens à se tenir
actions à la règle.
mes à vapeur qui action-
ques servent aussi à mettre
canisme de divers signaux sonores
ont associés aujourd'hui à tous les pha-
s, et qu'on utilise par les temps de brouil-
achinerie de la sirène de Planier permet de
l'instrument en action instantanément, dès qu'ap-
ait la brume. Ce résultat est obtenu par l'emploi
un approvisionnement d'air comprimé contenu dans
deux accumulateurs constamment chargés. Ces accu-
mulateurs ne s'épuisent qu'en une heure et demie, et ce
délai est plus que suffisant pour donner au mécanicien
le temps d'allumer ses feux et de mettre en mouvement
la machine qui lui permet de comprimer, dès lors sans
interruption et tant que règne le brouillard, l'air néces-
saire au fonctionnement de la sirène.

Celle-ci est fixée au sommet de la tour du phare ;
une trompette, dont le pavillon est tourné vers le large,

Digitized by Google

machines. Cette nouvelle tour est cylindrique et
intérieur, qui a 4 mètres de diamètre, forme l
l'escalier. Eclairé par 25 fenêtres échelonnées
cet escalier se compose de 270 marches
premières sont en pierre et les 16 dern
donne ainsi accès dans une chamb
prend naissance un deuxième escali
ches et qui conduit dans la lant
est métallique et elle a 4 mètres

Ainsi que nous l'avons dit,
appareil le caractère d'un fe
blancs et un éclat rouge (1
à réaliser ce nouveau ca
électrique entouré d'
verticales, comprena
dont une rouge et
sa révolution en
produire les éc
qui donnent le
10 degrés. I
valles ég
chaque
interv
L
éc
p
c

Digitized by Google

est la route à prendre pour entrer

t peint en noir ; c'est celui que
sa gauche lorsqu'il vient du
peint en rouge, c'est celui
e signal de bifurcation
lternativement blan-
st peint par bandes
et rouges ; enfin
ndes horizon-

rade de
du Sourdaras
ière est une tourelle
orne en fonte ; elle est peinte,
signal de bifurcation, par bandes hori-
ternativement blanches et noires. La seconde
tourelle ronde en maçonnerie de 16m 20
hauteur ; elle est peinte, en sa qualité de signal
de jonction, par bandes horizontales alternativement
blanches et rouges.

La reconnaissance de l'écueil du Canoubier fut faite pour la première fois en 1820 aux frais de la Chambre de Commerce ; plus tard quelques travaux furent exécutés sur ce rocher, mais sans grands résultats en 1826 et en 1835. Enfin les ingénieurs Jensolen et Toussaint proposèrent de signaler la pointe du rocher du Canoubier par une tour pleine. C'est ce projet, approuvé le 11 juin 1837, qui fut exécuté. La tour signal a un diamètre de 3m 50 au sommet et de 7 mètres à la base. La dépense de sa construction s'est élevée à 70.000 francs et le dernier règlement eut lieu le 22 mars 1841.

Digitized by Google

renforce les sons qu'elle émet et qui peuvent être entendus, malgré le brouillard le plus épais, à la distance minima de deux mille marins. La note émise est le *mi* [illegible] (326 vibrations par seconde), les sons graves ayant ét[illegible] reconnus comme portant plus loin que les sons aigu[illegible] L'émission qui s'en fait pendant trois secondes cha[illegible] minute est réglée par une machine rotative à [illegible] vements d'horlogerie.

L'adjonction de ce signal sonore au signal lu[illegible] qu'il possède met le phare de Planier au r[illegible] phares les premiers et les plus beaux du mo[illegible] dernières transformations datent seulement [illegible] mais les travaux importants qui les avaient [illegible] avaient été commencés au mois de juillet 18[illegible] œuvre fut terminé au mois de novemb[illegible] appareils furent ensuite organisés les [illegible] autres. La dépense principale s'est élevée à [illegible] somme à laquelle furent ajoutés 80.0[illegible] la fourniture des appareils. Le phare [illegible] déjà coûté à l'Etat 165.439 fr. 48 centi[illegible]

Balises et bouées. — En dehors d[illegible] cipaux écueils placés au devant d'u[illegible] indiqués d'une façon précise, a[illegible] échouements et les naufrages. L[illegible] marquent ces points dangereux [illegible] Leurs couleurs et les figures géo[illegible] surmonte fréquemment, signal[illegible] pour éviter le « danger ». La sign[illegible] est la même sur tout le littoral [illegible] des règl[illegible] simples adoptées [illegible] pendant [illegible] et en tout poi[illegible]

Digitized by Google

rer
sani-
Frioul,
ccupent
de recon-
nt éprouvée
jours scrupu-
taines. Elle les
crupuleusement,
cations par voies
coup de son effi-

t port de Pomègue,
nom, était destiné à
ns au début du siècle
fois combien cet abri
lonnance royale, en date
création d'un grand port
s de Pomègue et de Raton-
d'une digue de 361 mètres
r. Commencée le 15 juillet

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Parmi les balises qui se trouvent
rade de Marseille, nous citerons celle d
située sur la côte est de l'île de Ratonn
de l'entrée du port du Frioul, et qui es
bouée rouge à fuseau ; celle de Mar
maçonnerie noire et qui est située s
l'entrée du Vieux-Port.

En dehors des bouées de balis
employées comme nous venons d
les hauts fonds et les passes. Il
bassins des ports, des bouée
maintenus en place au moye
sur lesquels les navires po
s'y amarrer, soit pour et
Les dimensions des boué
dépendent de la grande
tent le port, et du plus
et le vent produisent

Plusieurs de ces b
Vieux-Port, soit da
Frioul et dans la
jaune qui se trou
la rade d'Endou
à l'amarrage
règlement de

Enfin, no
merce a ol
le golfe d
vitesse
vant s
balis
des
du

Digitized by Google

occupait pas une position suf-
et du 24 juillet 1850 en ordonna
vit l'établissement d'un nouveau
Frioul. Le 4 août 1852 celui
ment de fonctionner.
ipaux du lazaret du Frioul sont
otés du port de ce nom, sur une
kilomètre environ, de telle façon
ux marchandises font face au nord
u logement des quarantaines sont

avillon central, dit des Services géné-
érieure, sont aménagées de grandes
services suivants : pharmacie, lingerie,
nt des infirmiers et sœurs hospitalières,
ns, cuisines, four à pain, salles à manger,
Les bâtiments destinés au logement
naires peuvent contenir 2.000 personnes,
sagers de première classe, 350 de deuxième
troisième.
, l'hôpital de Pomègue, situé à plus d'un
au sud du port du Frioul, peut recevoir
les et celui de Ratonneau, distant de plus d'un
re au nord du Frioul, possède 70 chambres.
uit citernes, contenant 2.625.000 litres d'eau,
parties sur différents points des îles.
personnel du Lazaret comprend trente personnes
ron dont deux médecins résidents. De plus, un
ecin sanitaire et un médecin bactériologique sont
ours prêts à quitter Marseille pour se rendre au
ul avec des équipes de désinfecteurs supplémen-
es si les circonstances le demandaient.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

truction des ports Nord et qui étaient enlevés aux carrières des îles de Pomègue et de Ratonneau.

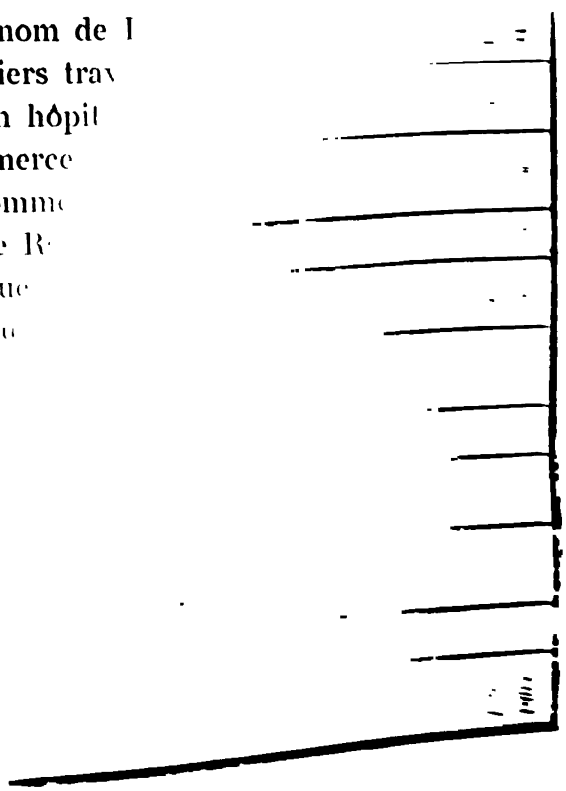
L'ancien petit port de Pomègue que nous avons d signalé, n'a pas été abandonné ; les statistiques le sidèrent comme un des bassins du port du Frio est utilisé pour la mise en quarantaine des nav plus dangereusement contaminés.

Le service de Santé et le Lazaret. — P temps et par une sorte de contradiction di quer, tandis que l'on reléguait les navi pays suspects dans les ports de Pomè on maintenait presqu'aux portes de la dises et les passagers que ces navir

Les premiers établissements sa au sud du Vieux-Port, près de l'an taient le nom de Vieilles Infirm reconstruits au nord de la vill qui a conservé le nom de l entrepris les premiers trav décida de bâtir un hôpit Chambre de Commerce dépense pour la somm

Mais l'hôpital de R hôpital de Pomègue cas graves, alors qu provenant de nav porté par batea peu avait pris u le milieu du s

Quand la Marseille F



Digitized by Google

n'ayant pas réclamé l'assis-
mmandé par un capitaine,
lote de Marseille. Mais
les capitaines bre-
pendant tout le
du pilotage, à
llon noir de
un mètre
la nuit,
plus
xte
s
tage,
vré pour

re 1885 a heureu-
surannés, néanmoins
itiques et notre Chambre
ment les indiquer dans une
au mois de janvier 1899 au
e. « Le gouvernement se préoccupe
-elle, d'accorder à notre commerce
ès possibles de relations avec les pays
recherche les moyens d'assurer le déve-
de notre armement maritime, d'établir au
le nouvelles lignes de navigation et, dans la
compatible avec l'intérêt de notre pavillon,
ermettre aux bâtiments étrangers de compléter par
rs escales les communications qui nous font défaut
vec trop de points du globe. Mais il faut bien recon-
naître que toutes ces mesures bienveillantes sont en
grande partie entravées par les charges qui atteignent

Digitized by Google

dans le Port du Friou[illegible]

TOTAL

Digitized by Google

maintien du *statu quo*. Mais il nous appartient d'affirmer plus hautement nos revendications ; un jour ou l'autre elles seront écoutées. Certainement nous ne devons pas perdre de vue l'intérêt qui s'attache à ce que les pilotes obtiennent une rémunération suffisante et équitable de leurs travaux; mais nous estimons, ayant sous les yeux un compte-rendu financier du service du pilotage à Marseille, que les fonctions des pilotes ne sont pas telles dans notre port qu'elles justifient des perceptions annuelles s'élevant à plus d'un demi-million de francs, quand la caisse générale de l'association est riche elle-même de deux millions. C'est la marine, c'est le commerce qui font les frais de ces dotations qu'on ne retrouverait peut-être nulle part ailleurs. A tous égards donc, la question de la tarification du pilotage à Marseille doit être reprise. Si respectable qu'il soit, un intérêt privé ne peut pas primer un intérêt général.

Engins de Sauvetage et Matériel d'incendie. — Malgré toutes les précautions que nous avons successivement signalées, des accidents peuvent se produire, de même que des incendies peuvent se déclarer. Les mesures nécessaires pour parer à toute éventualité ont-elles été prises dans le port de Marseille ? C'est une question à laquelle il y a lieu de répondre à cette place.

Tous les quais construits dans ces vingt-cinq dernières années ont été munis de chaînes et d'échelles de sauvetage. Ces chaînes et échelles sont placées sur le parement des quais, au niveau et au-dessus de l'eau ; les échelles sont noyées dans le parement de façon à ne pas être démolies par les bateaux qui accostent. Les quais du Vieux-Port et ceux du bassin de la Joliette

Digitized by Google

les n
l'une
tage
réd
Ma
bo
la
t

rvice de la Douane et les matelots de cette adminis-tion sont périodiquement exercés à la manœuvre de s engins.

Ajoutons que le bureau central est en relations télé-oniques avec tous les postes de la Douane le long des ais et qu'il a à sa disposition, dans le bassin de la iette, un certain nombre d'embarcations dont trois aloupes à vapeur. D'autre part, un fort remorqueur tient, sous pression, pendant toute la durée des nuits, a disposition du capitaine du port.

Malgré tout cela nous pouvons dire bien franchement e les moyens de sauvetage dont dispose le port de rseille sont très insuffisants, et plusieurs échoue-nts dramatiques, survenus dans notre rade assez emment, l'ont surabondamment prouvé. La Société ntrale de Sauvetage a pris l'engagement de donner, ns la mesure de ses moyens, satisfaction à l'opinion blique, mais il serait à désirer que les pouvoirs blics ne se désintéressassent pas d'une question mordiale comme celle-ci.

Quant au service d'incendie dans les ports, les charges incombent à la municipalité. Le principal matériel composa pendant longtemps d'un bateau-pompe à peur la *Moselle*, et de deux bateaux-pompes à bras; is ce matériel était très insuffisant pour assurer le vice de secours dans le port, et c'est pourquoi la ambre de Commerce prit, il y a quelques années, itiative d'une dépense de 200.000 francs environ qui vait servir à augmenter le matériel de secours et qui vait être répartie entre toutes les administrations bliques et privées intéressées à l'extinction rapide des endies.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

ne possèdent pas enc
au contraire, ont d
Brunel pour secou
Ces gaffes et ces li
de service et les
guérites de la Do
aux noyés ont été
sance et de Cha
Joliette, en face
les Docks et le
de l'Abattoir.
de la Douane
y trouve un
flanelle, des
tructions in
administre
nécessaire
installé a
De son
fragés a.
pour se
portée
poste
pierri
le se
flèch
seco
saux
Ces
sai
do
da

Digitized by Google

III

L'ancien et les nouveaux ports

Vieux-Port. — L'antique Lacydon, communément
é « le Vieux-Port », a constitué, jusqu'au milieu
ècle dernier, le seul bassin où pouvaient s'abriter
avires arrivant à Marseille. « C'est un port naturel,
veilleusement situé, parfaitement abrité et dont
trée a été disposée par la nature de la façon la plus
reuse pour que l'agitation de la mer ne pénètre pas
'intérieur. »

Pendant très longtemps ce bassin si parfait ne subit
ue des travaux sans importance. L'unique préoccu-
ation de tous était d'y maintenir une profondeur suffi-
ante pour la navigation ; or, comme il était le récep-
acle des immondices de la ville entière, des pontons à
uillers, que nos dragues modernes ont remplacés,
taient perpétuellement employés au nettoyage du
ort. Mais, dès le début du XIX^e^ siècle, le Lacydon se
ransforma : le canal de la Douane, qui avait été entre-
ris quelques années auparavant, fut achevé ; puis on
largit successivement le quai sud dit de Rive-Neuve,
e quai nord dit de la Vieille-Ville et enfin le quai de la
raternité. Entre temps, on construisit, en 1829, le
assin de Carénage, destiné aux réparations des navires,
t on enleva, dix ans après, en 1839, les hauts fonds
itués à l'intérieur du port.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

. Le Départem
le Service du l'
pôts, les princ
tion ayant Ma
Compagnies
effet à l'acqui
qui fut mis e

Cet engi
largeur de
motrice es
de 9 nœu
pouvant
10.000 li
motrice
de cons

M. l'
l'*Amé*
néces
une
acti
cons
pet
del
ce
s
l

ce
d'
s
c

Digitized by Google

ANNÉES	Vapeurs		Voiliers		Vapeurs		Voiliers				
	Nombre	Tonnage de jauge	Nombre	Tonnage de jauge	Nombre	Tonnage de jauge	Nombre	Tonnage de jauge	Nombre	Tonnage de Jauge	Tonnes de marchandises
Entrées											
1885	»	»	1.155	87.525	»	»	1.034	211.771	2.189	299 298	351.320
1890	»	»	1.102	83.080	»	»	598	143.785	1.700	226.865	275.000
1895	»	»	1.394	93.909	»	»	533	124.366	1.927	218.275	236.722
1896	»	»	1.261	91.563	»	»	513	127.508	1.774	219.071	228.732
1897	»	»	1.063	83.044	»	»	500	125.964	1.563	209 008	216.325
1898	281	32.781	775	56.348	18	14.115	402	101.781	1 476	205.025	212 403
1899	345	60.389	875	55.989	21	15.672	445	94.705	1.686	226 755	220.092
1900	270	42.532	951	67.206	22	16.314	427	97.867	1.670	223.919	248 911
1901	222	38.317	781	69.981	36	28.798	377	99.106	1.416	236.202	227.401
1902	223	37 183	930	75.893	32	17.887	373	88 301	1.558	219.264	210.768
1903	278	50.331	779	78.698	22	17.085	423	101.470	1.502	247.584	239.475
Sorties											
1885	»	»	1.100	85.916	»	»	926	221.378	2.026	307.294	170.800
1890	»	»	1.058	77 309	»	»	646	173.108	1.074	250.417	168.000
1895	»	»	1.293	90.877	»	»	519	131.344	1.812	222.221	167.483
1896	»	»	1.152	86.531	»	»	525	148.495	1.677	235 026	176.944
1897	»	»	986	76.483	»	»	540	153.447	1.526	229.930	164.175
1898	255	30.623	694	48 579	19	16.161	427	130 698	1.395	226.061	163.940
1899	331	57.577	845	52 210	24	18.281	450	119.983	1.650	248.051	221.446
1900	222	33 783	832	53.597	13	9.568	450	122.219	1.517	219.167	171.052
1901	178	32.866	754	63.172	45	39.426	406	111 198	1.383	246 662	214 237
1902	188	33 758	889	71.770	37	23.932	397	104.238	1.511	233.698	210.560
1903	266	49.430	706	71.246	37	32.475	420	110.178	1.429	263.329	223.126

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

la
sa
po
v
r
c

Digitized by Google

rtie de la carène, consiste à renverser successive-
nt le navire sur chacun de ses côtés, en pesant sur
mâture à l'aide de palans ayant leur point fixe soit à
ai, soit sur des chattes lestées. Elle est souvent pré-
ée à la mise en cale sèche parce que, quand la carène
abattue, les joints du bordé de la partie émergée
uvrent sensiblement et facilitent l'introduction des
upes et du brai dans les interstices.

Le bassin de Carénage communique avec le Vieux-
rt par un chenal de 25 mètres de largeur et de
mètres de tirant d'eau; ses quais ont 10 mètres de
geur. Il fut autrefois très animé, il l'est beaucoup
oins depuis la création des formes de radoub et
tout depuis la disparition des bateaux en bois, et leur
mplacement par des bateaux en fer. Les voiliers qui
quentent notre port viennent cependant assez régu-
rement dans ce bassin pour faire nettoyer et réparer
r carène. Cette opération est achevée généralement
une journée ; elle est faite par des ouvriers spéciaux
i, dans le passé, ont formé une puissante association,
le des calfats. Aujourd'hui les navires passant au
ssin de Carénage exigent au total annuellement
00 journées de travail environ.

On remarquera, dans le tableau que nous donnons
après, que le nombre de navires passant au Bassin
plutôt en voie d'augmentation ; mais, par contre,
jauge de ces navires va sans cesse en décroissant :
st la preuve que notre bassin de Carénage n'est, de
us en plus, utilisé que par de petits navires. On
ndra compte d'autre part que, jusqu'en 1894, il a
isté dans le Vieux-Port un dock flottant de 64 mètres
long, 18 de large et 4m 60 de tirant d'eau qui rece-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES
Digitized by Google

Digitized by Google

s la seule année 1837, ils livrèrent plusieurs navi-
dont 4 brigantins, 1 brick, 3 trois-mâts barque
bateaux à vapeur destinés au service de Marseille
côtes du Languedoc.

outefois, la Chambre de Commerce se préoccupait
lonner aux chantiers du port un large espace et
ecter, en même temps, aux opérations du commerce
les quais les terrains que ces chantiers occupaient.
t l'anse du Pharo qui fut choisie et la création, en
, d'une jetée qui l'abrite contre les mers du nord-
st en a fait un bassin suffisamment tranquille. Sa
ace est de 11.300$^{m^2}$, mais sa profondeur, qui est très
able et qui atteint à certains endroits seulement un
imum de 4 mètres, ne le rend abordable que par
petits navires.

es chantiers du Pharo n'ont jamais fait et ne feront
ais certainement une concurrence sérieuse à ceux
Martigues, de Port-de-Bouc, de la Ciotat ou de la
ne ; néanmoins ils ont livré parfois certaines cons-
tions assez sérieuses. En voici le détail pour ces
nières années :

5,	17 bat.	dont 14 mahonnes de 90 tx chacune.
0,	14	» 1 bateau pilote à vapeur.
5,	3	» 1 bateau à vapeur en bois de 70 tx.
6,	8	» 2 bat. à voiles de 7 tx chacun.
7,	7	» 2 bat. à vapeur de 32 tx chacun.
8,	8	» 4 mahonnes de 90 tx chacune.
0,	11	» 1 ponton de 370 tx.
0,	14	» 1 remorqueur de 40 tx.
1,	8	» 1 trois-mâts goëlette de 250 tx.
2,	16	» 1 trois-mâts de 140 tx.
3,	20	» 2 bateaux-citernes et 1 bateau-pilote.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

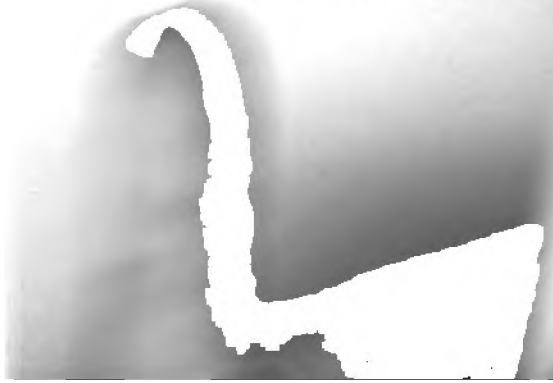
vait une centaine de navires par an pour les réparer et les nettoyer.

ÉTAT DES NAVIRES

qui ont passé au Bassin de Carénage de Marseille

ANNÉES	FRANÇAIS		ÉTRANGERS		TOTAL	
	NOMBRE DE NAVIRES	TONNEAUX DE JAUGE	NOMBRE DE NAVIRES	TONNEAUX DE JAUGE	NOMBRE DE NAVIRES	TONNE D JA
1885	60	8.577	144	40.390	204	
1890	87	6.168	58	19.725	145	
1895	191	8.001	64	14.304	255	
1896	140	10.229	48	13.717	188	
1897	171	11.028	63	20.180	234	
1898	287	11.796	29	8 884	316	
1899	202	11.582	30	8.773	232	
1900	327	12.658	30	7.699	3.	
1901	364	18.370	40	11.778		
1902	379	13.922	42	8.433		
1903	240	19.524	48	11.416		

Le bassin du Pharo, quoique situé av
Vieux-Port, en forme lui aussi une
annexes. C'est notre chantier de cons
et l'on sait que, si l'on remonte dans
de notre ville, on voit que les Ma
saient de nombreux navires. Leur
alors situés au fond du port, à l'e
tard occupé par une portion de
ils furent repoussés sur le côté
au commencement du siècle de
au Plan Fourmiguier : les rue
et du Petit Chantier évoquent
importants et les statistiques



Digitized by Google

a
ns
oule
d'une
es yeux
ssin pour
s viennent
non seule-
mais encore
igés de filer
rang qu'ils
nt les navires
ans ce bassin
r quel moyen
rasement gêné
s légère impru
er à cette forêt de
matières combus

Digitized by Google

Bien entendu, il y a lieu d'ajouter, chaque a
cette énumération une centaine de petites bar
pêche ou de plaisance.

Mais si le Vieux-Port de Marseille voit
des navires, il en voit aussi démolir ; et s
naissance qu'à des bateaux de minime
par contre, plusieurs de ceux qui périssen
ont eu autrefois un passé glorieux. Il y
encore, l'industrie de casseurs de navire
qu'à des transactions peu importantes
en ces derniers temps beaucoup plu
vice des Ports a dû lui réserver un
culier, justement en face de l'anci
et à l'extrémité de la rue du Cha
autrefois les emplacements pou

Le premier navire démoli
Port fut, en 1896, le vapeur
Canoubier et qui fut reconnu
la mer. Trois autres gra
démolis au cours de cette
le tour de cinq navires d
Maritimes, qui mesurait
encore 7 navires, parm
l'Etat à deux ponts; en
Cérès, qui avait pris
1900, 9 navires ont
mi lesquels il faut
qui avait fait pe

Que devienn
mis en pièce
industries. I
fage, l'ébé

la Joliette
compléter
Ces bassins
d'Arenc, furent
ont successive-
la direction du Nord,
la grande jetée extérieure,
le bassin de la Joliette.
au bassin de la
au bassin du Laza-
séparés par la traverse
mètres de largeur; les deux
du Lazaret, dont la largeur
créés, comme nous
vers le Nord la jetée

Digitized by Google

ectangle de
bassin

de la
raverse
ux par le
element au

construit à la
irant d'eau varie
d'un rectangle de
ge ; sa surface d'eau
permettre à ce bassin
irables, il a été coupé à
môle A, qui a 250 mètres
eur et qui, partant du quai
diculairement vers la jetée
et appoint, le développement
ssin de la Gare Maritime est de
s les quais propres aux opérations
et d'embarquement comptent pour
1.956m 79.

ssin National, construit en vertu du
oût 1863, fait suite au bassin de la Gare
est constitué, comme lui, par le prolonge-
e Nord de la jetée extérieure; ils sont séparés
autre par la traverse de l'Abattoir, dont la
est de 120 mètres. Le Bassin National a la
d'un rectangle de 925 mètres de longueur sur

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

nent dans le même état, ses quais n'ont pas gagné seul mètre et il a fallu que notre Chambre de Commerce en fît les réparations à ses frais. Pourquoi cette ande indifférence de la part du gouvernement? est qu'on n'a pas encore attiré son attention sur les ments de prospérité du port de Marseille, l'importce qu'il peut acquérir et sur la grande utilité qui en ulterait pour la France entière. »

Marseille étant avant tout un port de commerce, e lui fallait-il pour satisfaire les aspirations de la ambre de Commerce et du Conseil municipal? de Montluisant, ingénieur en chef des Ponts et aussées, auquel on posa ces questions complexes, clara que, pour favoriser les exportations, les importions et le transit, il fallait, d'une manière générale, vaste port ou plusieurs ports réunis, tous à l'abri s vents et de la houle, pouvant recevoir les bâtiments divers tonnages. « Ces ports, ajoutait-il, doivent ésenter des surfaces considérables, des quais larges, s voies faciles pour charger ou décharger rapidement les marchandises. Il faut pouvoir réparer et douber les navires. Il faut de vastes entrepôts, des cks. » Et aussitôt il proposa, en outre de l'amélioion du Vieux-Port, la construction et l'ouverture un grand port auxiliaire, du côté de la Joliette; il manda une communication maritime intérieure tre les deux ports, avec voies et routes d'accès larges faciles.

Contre toute attente, le Conseil général des Ponts et Chaussées, dans sa séance du 20 avril 1840, rejeta les ojets qui lui étaient soumis. Mais cette décevante stilité ne rendait pas la nécessité d'agrandir le port

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

de Marseille moins urgente et moins impérieuse. Les bruits d'une guerre avec l'Angleterre qui circulèrent alors et qui amenèrent dans nos eaux tous les navires fuyant le danger, montrèrent plus encore combien une solution s'imposait. « On appréciera, disait on, les besoins énoncés lorsqu'on saura que déjà plus de 30 bâteaux à vapeur fréquentent notre port, que le mouvement maritime mensuel est de 400 navires, obligés de se déplacer jusqu'à six fois faute de place; qu'enfin le nombre total des bâtiments en station est de 2000 environ. »

Mais, entre temps, un nouveau projet s'était fait jour et demandait la création du nouveau port dans l'anse des Catalans. Dès la fin de l'année 1840, M. de Montluisant, dont il faut nécessairement toujours citer le nom, reprit hardiment la question : « Le port des Catalans, disait-il, est entièrement à créer dans les terres ; il demanderait beaucoup de temps et d'argent avant de rendre le plus petit service. Il serait éloigné et hors de la ville, il ne pourrait recevoir ni le petit cabotage, ni les servitudes qui encombrent le port actuel, ni l'arrivage des routes, des canaux et des chemins de fer dont les projets occupent le Gouvernement; tandis que le port de la Joliette coûterait beaucoup moins, serait utilisé dès les premiers travaux, recevrait le petit cabotage, les matières encombrantes ou de peu de volume et les diverses servitudes qui obstruent le port actuel. Il donnerait enfin la vie à la vieille ville et serait admirablement bien placé pour l'accès des différentes voies intérieures de communication. Ainsi, en l'état de la question, il n'y a pas à hésiter à donner la priorité au port de la Joliette. » Il ajoutait : « Les

Digitized by Google

vaux demanderont 12 millions; le nouveau port don-
a de suite une surface d'eau de 20 hectares, 4.000
tres de quais et 10 hectares d'emplacement à bâtir
, en peu d'années, vaudront plusieurs millions. »
Le projet de M. de Montluisant finit par réunir tous les
s, après quatre années de luttes diverses pendant
quelles la Chambre de Commerce seule, « grande
vues et d'avenir », l'avait énergiquement soutenu.
Dufaure, ministre des Travaux publics, manda à
ris M. de Montluisant, l'interrogea longuement sur
ites les améliorations proposées pour Marseille, et de
te conversation naquit la loi du 5 août 1844 qui
escrivit la création, en dehors du Vieux-Port, d'un
ssin auxiliaire, celui de la Joliette.

Le bassin de la Joliette, qui fut le premier travail
trepris au nord du Vieux-Port, a la forme d'un
ctangle de 500 mètres de long sur 400 mètres de large;
n tirant d'eau est d'environ 6 mètres au pied du mur
quai de rive et augmente progressivement pour
teindre jusqu'à 12 mètres. Le bassin est fermé exté-
eurement par une grande jetée parallèle au quai de
ve; à droite et à gauche, il est fermé par deux
averses, celle de la Major qui le sépare de l'avant-port,
celle de la Joliette qui le sépare d'un bassin construit
ostérieurement, celui du Lazaret.

L'avant-port qui précède le bassin de la Joliette est
ésigné sous le nom d'avant-port sud; il est formé
ur la saillie que présente la jetée extérieure du bassin
e la Joliette, sur la traverse de la Major; il affecte la
orme d'un triangle et a une surface de 2 hectares 28.
a passe qui fait communiquer cet avant-port avec le
assin de la Joliette a une largeur de 70 mètres.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

de Marseille moins urgente on passe du bassin
bruits d'une guerre avec grâce à un canal de
alors et qui amenèrent stationnement. Avec
fuyant le danger, mo a Joliette présente une
une solution s'impos s, à savoir :
besoins énoncés

dit.....	201.355m 74
cation.....	7.900m 50
nement.....	17.500m 00
Total.....	226.756m 24

bâteaux à vapeu
vement mariti
de se déplace
nombre
environ

Mais ent des quais est de 3.323m 48 dont
et d tiennent au bassin proprement dit ;
d eur des quais propres aux opérations
ment et d'embarquement n'est que de

Nord. — Dès 1847, le bassin de la Joliette
encombré qu'il fallut songer à le compléter
construction de nouveaux bassins. Ces bassins
premiers, ceux du Lazaret et d'Arenc, furent
par la loi du 10 juin 1854, ont successive-
agrandi nos ports dans la direction du Nord,
au prolongement de la grande jetée extérieure,
avait formé à son début le bassin de la Joliette.

Le bassin du Lazaret fait suite au bassin de la Joliette, et celui d'Arenc fait suite au bassin du Lazaret. Les deux premiers sont séparés par la traverse de la Joliette qui a 135 mètres de largeur ; les deux autres le sont par le môle du Lazaret, dont la largeur est de 130 mètres. Ils ont été créés, comme nous venons de le dire, en poursuivant vers le Nord la jetée extérieure.

Digitized by Google

sin du Lazaret a la forme d'un rectangle de
de long sur 231 de large, et le bassin
un trapèze. Leur tirant d'eau varie de
; leur surface est de 18 hectares 46 avec
ppement de quai de 2.630m 64, propres aux
tions d'embarquement et de débarquement.

Du bassin d'Arenc, on passe dans le bassin de la
re Maritime, séparés l'un de l'autre par la traverse
Arenc, large de 130 mètres et formés tous deux par le
olongement de la jetée extérieure, parallèlement au
ai de rive.

Le bassin de la Gare Maritime a été construit à la
ite du décret du 24 août 1859 ; son tirant d'eau varie
6 à 15 mètres ; il a la forme d'un rectangle de
6m 40 de long sur 523 de large ; sa surface d'eau
de 15 hectares. Mais, pour permettre à ce bassin
rendre tous les services désirables, il a été coupé à
n centre par un môle, le môle A, qui a 250 mètres
longueur sur 90 de largeur et qui, partant du quai
rive, se dirige perpendiculairement vers la jetée
térieure. Grâce à cet appoint, le développement
al des quais du bassin de la Gare Maritime est de
56m 79 sur lesquels les quais propres aux opérations
débarquement et d'embarquement comptent pour
e longueur de 1.956m 79.

Enfin, le Bassin National, construit en vertu du
cret du 29 août 1863, fait suite au bassin de la Gare
aritime et est constitué, comme lui, par le prolonge-
ent vers le Nord de la jetée extérieure; ils sont séparés
n de l'autre par la traverse de l'Abattoir, dont la
rgeur est de 120 mètres. Le Bassin National a la
rme d'un rectangle de 925 mètres de longueur sur

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

[illegible] d'eau, qui est de 6 mètres le [illegible] augmente graduellement jusqu'à [illegible] atteint 20 mètres et plus. Il est [illegible] par la traverse de la Pinède qui [illegible] de deux branches, séparées par une passe de [illegible] mètres de largeur ; la branche de l'Est a [illegible] mètres de largeur sur [illegible] de longueur ; la branche de l'Ouest, [illegible] mètres de largeur sur 100 de longueur.

La surface d'eau abritée du Bassin National est de [illegible] hectares [illegible] ; elle a été coupée par trois môles, les môles [illegible] qui, comme le môle [illegible] tantôt, partent du quai de rive et se dirigent perpendiculairement vers la jetée. Le môle D a [illegible] mètres de largeur et [illegible] de longueur ; les deux autres ont 90 mètres de largeur et 220 de longueur. Le développement des quais de ce bassin est de 3.95[illegible] sur lesquels 3.759^m 55 sont propres aux opérations de débarquement et d'embarquement.

Une passe de 28 mètres de largeur met le Bassin National en communication avec les Bassins de Radoub établis en retrait sur la terre ferme, et dont nous aurons à nous occuper spécialement tantôt. D'autre part, la passe que nous avons signalée et qui coupe la traverse de la Pinède faisait jusqu'ici communiquer le Bassin National avec l'avant-port Nord. Cet avant port, formé par une saillie de 700 mètres que présentait la jetée du large, avait la forme d'un triangle et présentait une surface de 34 hectares 65. Des travaux en cours d'exécution transforment en ce moment cet avant port en un nouveau bassin, celui de la Pinède.

Mais, dans l'état actuel, les divers bassins de notre port occupent un vaste espace qu'un tableau suivant

narquera exactement (1). Un autre tableau indiquera e mouvement maritime de nos Bassins Nord.

Les Bassins de Radoub. — Le bassin de Carénage, nnexe du Vieux-Port, et le dock flottant qui servaient utrefois pour les réparations des navires, ne furent lus en état de rendre les services voulus quand la navi- ation se transforma, et quand les bateaux arrivèrent de lus en plus nombreux dans notre port. C'est alors que on se décida à créer, à l'intérieur du Bassin National, ne surface d'eau où prendraient naissance les formes e radoub. Le décret d'autorisation date du 29 août 863.

Les travaux furent exécutés par l'État avec le concours e la Compagnie des Docks, à laquelle fut accordée la oncession de l'exploitation des formes sèches et du assin de réparations sur pontons. Le plan adopté, et ui consiste à disposer les formes autour d'un bassin éservé pour les réparations que les navires ont à effec- uer quand ils sont à flot, est très judicieux et l'on doit e féliciter d'avoir, à Marseille, placé cet établissement n dehors des bassins d'opérations et de la ligne es quais.

On n'avait construit primitivement que quatre formes, ont une de 110 mètres de longueur, deux de 90 et une e 120 mètres. En cours d'exécution, en 1868, on dut porter la longueur de cette dernière forme à 130 mètres, fin qu'elle fût en état de recevoir le steamer *La France*,

(1) Depuis l'établissement de ce tableau, les divers bassins de notre ort ont été modifiés, à la suite de la création du bassin de la Pinède, u bassin de remisage et de l'avant-port Nord. Nous avons dû néan- oins maintenir les chiffres précédemment établis, puisque obligation ous était faite de publier, en 1904, *ne varietur* un travail écrit en 1900.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Tableau récapitulatif des surfaces d'eau, du développement et de la surface des Quais des divers Bassins du Port de Marseille

INDICATION des BASSINS	SURFACE D'EAU m² — Totale	SURFACE D'EAU m² — Utilisée pour le stationnement des navires d'exploitation	SURFACE D'EAU m² — des bassins de réparations	DÉVELOPPEMENT DES QUAIS m — Total	DÉVELOPPEMENT DES QUAIS m — Utilisé pour les navires d'exploitation	DÉVELOPPEMENT DES QUAIS m — Affecté des bassins de réparations	SURFACE DES QUAIS m² — Totale	SURFACE DES QUAIS m² — Utilisée pour dépôt de marchandises
État actuel								
Ancien Bassin	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]
Annexes { Canal des Douanes	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]
Annexes { Bassin de Carénage	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]	″
Bassin de la Joliette { [illegible] / Docks	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]
Annexes { Canal de communication	[illegible]	″	″	[illegible]	″	″	[illegible]	″
Annexes { Bassin de stationnement	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]
Bassin du Lazaret et d'Arenc { [illegible] / Docks	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]
Bassin de la Gare Maritime { [illegible] / Docks	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]
Bassin National	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]
Bassin de Radoub	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]	″	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bassin du Pharo	[illegible]	″	″	[illegible]	″	″	[illegible]	″
Avant-Port Sud	[illegible]	″	″	[illegible]	″	″	[illegible]	″
Avant-Port Nord	[illegible]	″	″	[illegible]	″	″	[illegible]	[illegible]
TOTAUX	1.500.801 75	1.202.312 83	62.405.25	18.023 06	13.126 48	1.058 67	741.596 42	314.580 37

ANNÉES	NAVIRES FRANÇAIS				NAVIRES ÉTRANGERS				TOTAUX		
	Vapeurs		Voiliers		Vapeurs		Voiliers				
	Nombre	Tonnage de jauge	Nombre	Tonnage de jauge	Nombre	Tonnage de jauge	Nombre	Tonnage de jauge	Nombre	Tonnage de Jauge	Tonnes de marchandises
Entrées											
1885	3.341	2.446.113	810	103.202	1.170	1.227.796	408	140.220	5 729	3.917.331	2.191 595
1890	4.084	2.815.1?0	1 027	122.682	1.450	1.591.352	353	115.160	6.914	4.644.344	3.084.407
1895	3.867	2.641.542	560	85.314	1.453	1.847.635	148	65.367	6.028	4.641.858	2.973.200
1896	4.036	2.859.565	589	102 056	1.581	2.031.198	170	63.014	6.376	5.055.833	3.197.637
1897	3 919	2 931 023	638	106.442	1.573	2.065.187	152	49.767	6.282	5.152.419	3 175.922
1898	3.773	2.922.768	1.125	163.240	1.850	2.665.883	167	48.414	6 915	5.800.305	3.634.630
1899	3.821	3.067 679	1.340	194.883	1 804	2.751.306	268	66.341	7.233	6.080.209	3.610.882
1900	3.570	2.909.758	1.343	205.102	1.754	2 778.252	206	47.400	6.873	5.940.512	3.565.840
1901	3 563	3.002.905	1.206	186.146	1.844	3.068.496	179	38.131	6.792	6.295 688	3.820.725
1902	3.529	2.949.546	1.125	187.587	1.925	3.165.854	178	29.476	6.757	6.332.463	3.752 378
1903	3 535	3.129.946	1.317	206.918	2.141	3.642.600	177	34.279	7.170	7 013.743	4.226.723
Sorties											
1885	3.356	2.463.052	798	104.001	1.183	1 227.987	455	121.655	5.792	3.916.695	1.221.924
1890	4.108	2.785.860	1.031	123.807	1.457	1.581.509	335	90.149	6 931	4.581.325	1.475.829
1895	3.894	2.640 125	683	92 363	1.444	1.823 127	170	62.032	6.191	4.617.647	1.545.879
1896	4.050	2 862.286	694	106 785	1.581	2.029.070	138	40.190	6.463	5.038.331	1 587.864
1897	3.943	2.935.236	746	115.827	1.571	2.052.798	100	16.983	6.360	5.120.844	1.584.179
1898	3.799	2.907.108	1.196	170.604	1.855	2.662.150	148	22.239	6.998	5.762.101	1.584 674
1899	3.836	3.050.551	1.369	196.943	1.810	2.759.223	235	29.606	7.250	6 035.723	1 768 609
1900	3.613	2 923 026	1.448	213.550	1.751	2.746.676	202	29.404	7.014	5.912 656	1 714.272
1901	3.617	2.987.666	1.238	192 866	1.841	3.051.947	196	32 119	6.892	6.264.598	1.547.644
1902	3 577	2.933.300	1.169	191 712	1.924	3.160.763	159	18.939	6.829	6.304.714	1.922.157
1903	3.547	3.133 294	1.408	219.320	2.128	3.612.332	168	23.188	7.250	6.988.134	2.052.924

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

...asports Maritimes à
... nouveau en vue
... ements de la Com-
... ngueur actuelle,
... cevoir les navires
... ans le bassin des
... autre formes étant
... construit en 1885.
... ueur. En résumé,
... ours annexes est

... le moyen de
... ement en une coque
... our la fixer dans les
... nnees dans chaque
... nouement les accores
... ation. Les tins qui
... osés sur une rigole cen-
... stration; car aupa-
... ceder à la réparation
... e. De puissantes pompes
... ompes sont actionnées
... es. Le groupe nord com-
... mandant chacune une
... econde; le groupe sud
... ois pompes d'un débit

... est achevée et qu'on
... eve le bateau-porte en
... plus léger, et on laisse
... bassin.
... matières de toute espèce

sont employées pour le radoubage des navires, a été
bli dans l'enceinte des bassins de radoud par la Com-
gnie des Docks et est exploité par elle. Deux autres
ces établissements, connus sous le nom de Pégou-
es, ont été établis par l'État et sont situés, l'un sur
quai du bassin de Carénage, l'autre sur la jetée du
ssin de Stationnement, à l'entrée du bassin de la
iette; elles sont confiées par adjudication à un entre-
neur qui doit les tenir à la disposition du public.
Les formes de radoub ont les dimensions maxima
vantes :

	N° 1	N° 2	N° 3	N° 4	N° 5	N° 6
	—	—	—	—	—	—
ngueur. m.	181.50	110.»	90.»	90.»	130.»	130.»
geur... »	25.40	21.94	16.60	16.60	16.60	16.60
u conte-						
ue..... m³	21.000	14.000	8 000	8.000	15.000	15.000

l faut, en général, une heure et demie pour épuiser les
mes numéros 3 et 4 qui sont les plus petites, et trois
ures environ pour épuiser la forme n° 1 qui est la
s grande. Bien que fort raisonnables, ces résultats ne
nt pas encore satisfaisants; on a fait remarquer, en
et, que si l'on voulait épuiser les six formes en même
nps, il faudrait six heures et demie pour cette opé-
ion, ce qui est encore considérable. Aussi est-il
cessaire de posséder des pompes plus puissantes que
les actuellement en service, et d'en avoir en outre
sieurs en réserve pour les cas d'accidents.

En moyenne, chaque forme ne reçoit que 80 ou 100
vires par an, et le temps passé dans les cales de
loub est de deux jours par bateau seulement. Et
ème la plus grande partie des navires, qui entrent

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES
Digitized by Google

aux bassins uniquement pour nettoyer et peindre leur carène, font cette opération en un seul jour.

Le tableau ci-après indique exactement le nombre de navires ayant passé dans les bassins de radoub en ces dernières années.

Les dépenses de construction des bassins de radoub se sont élevées à la somme de 10.206.211 fr. 72 dont 3.269.410 fr. 28 à la charge de l'Etat et le reste à la charge du concessionnaire. Comme rémunération de ce capital, la Compagnie des Docks et Entrepôts, qui est ce concessionnaire, a le droit d'imposer aux navires usant des formes de radoub le tarif suivant fixé par un cahier des charges :

Navires à voiles :

Entrés et sortis le même jour.	F.	0.80	par tonneau
Pour chaque jour de station en sus du premier	»	0.40	»
Frais d'accorage.	»	0.10	»

Navires à vapeur :

Entrés et sortis le même jour.	F.	4. »	Par cheval de force
Pour chaque jour de station en sus du premier	»	2. »	»
Frais d'accorage.	»	0.43	»

Moyennant la perception des primes ci-dessus, toutes les manœuvres et dépenses concernant l'ouverture et la fermeture des formes, l'épuisement des eaux et l'accorage des navires doivent être faites par les soins et aux frais de la Compagnie. En outre, elle est tenue de fournir les chevalets, planches, etc., nécessaires pour les réparations ordinaires de peinture et de carène.

Digitized by Google

Relevé des Navires qui ont passé dans les Bassins de l'abdoub de Marseille

ANNÉES	NOMBRE DE NAVIRES					TONNEAUX DE JAUGE DES NAVIRES					JOURNÉES DE TRAVAIL FOURNIES PAR LES NAVIRES				
	FRANÇAIS		ÉTRANGERS		TOTAL	FRANÇAIS		ÉTRANGERS		TOTAL	FRANÇAIS		ÉTRANGERS		TOTAL
	Vapeurs	Voiliers	Vapeurs	Voiliers		Vapeurs	Voiliers	Vapeurs	Voiliers		Vapeurs	Voiliers	Vapeurs	Voiliers	
1885	273	5	103	9	390	399.941	2.262	170.987	6.816	580.006	405	35	185	31	656
1890	297	7	133	34	471	457.183	2.915	211.001	23.713	694.812	537	43	394	29	1.003
1895	317	18	127	40	502	335.798	4.312	223.682	29.322	793.114	459	41	357	68	925
1896	334	20	153	30	537	514.787	14.943	262.736	20.014	812.480	538	40	337	54	969
1897	302	29	128	31	490	518.373	12.659	235.898	18.575	785.505	503	79	250	54	886
1898	355	20	130	23	528	623.734	6.564	242.710	15.708	888 716	504	39	311	49	903
1899	372	11	147	28	558	669.840	3 454	273.590	22.193	969.076	573	25	312	52	962
1900	342	18	121	28	509	629.293	10.077	210.581	23.158	873 109	683	44	266	40	1.033
1901	374	14	128	33	549	700.779	9.209	256.345	24.290	990.623	567	39	336	55	997
1902	329	18	96	27	470	616.825	12.695	177.771	18.051	825.342	492	49	170	45	756
1903	371	13	110	25	519	728.525	8.863	216.395	21.342	975.125	492	47	211	47	797

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

IV

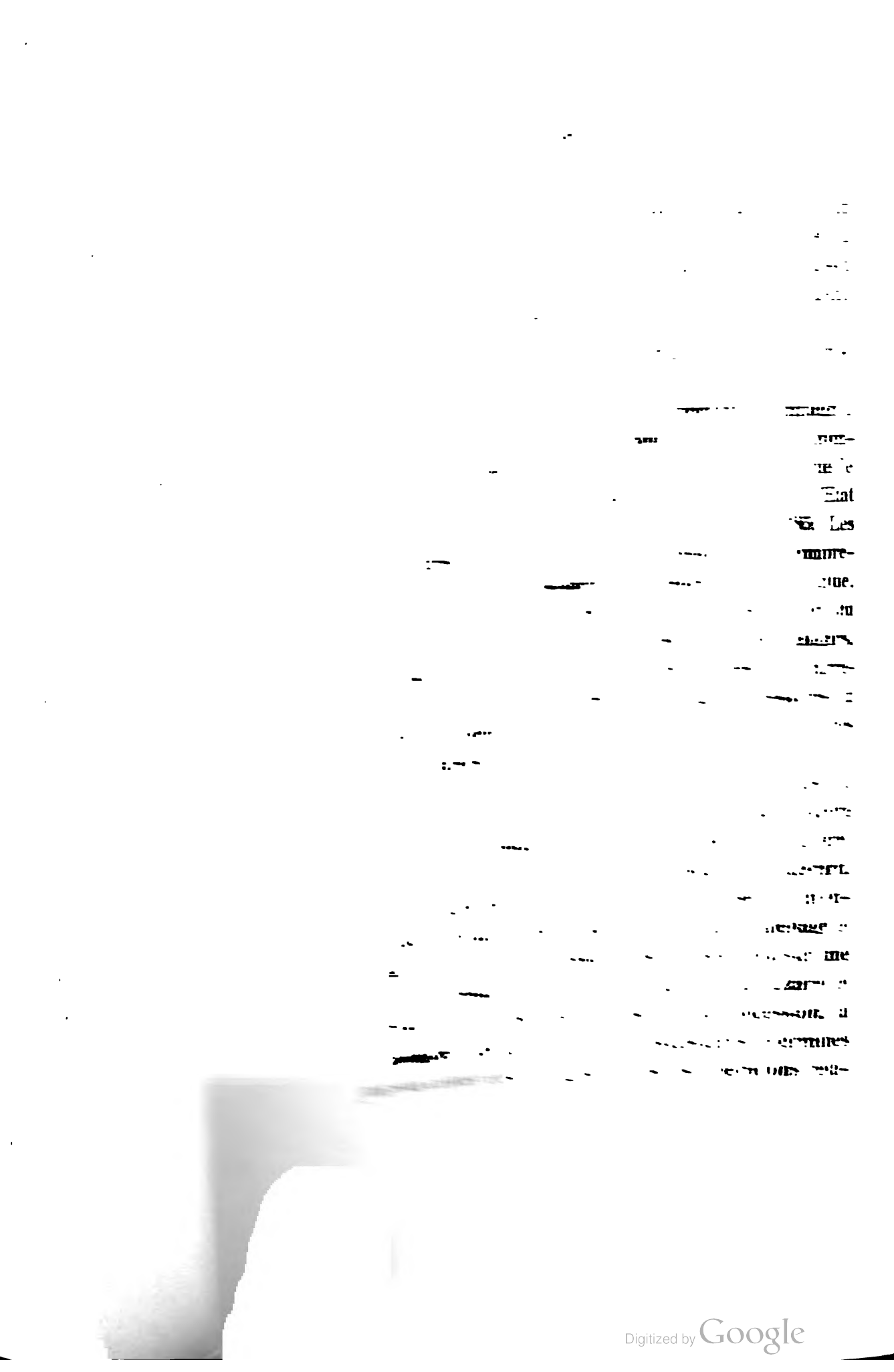
es aménagements et l'outillage des Ports

Entrepôts et hangars de la Cie des Docks. — Le ieux-Port n'était pas seulement autrefois trop exigu our recevoir tous les navires qui se présentaient devant larseille, il était encore privé de hangars commodes ne possédait, dans ses environs, que certains maga- ns particuliers. D'ailleurs, tant que la navigation est exercée au moyen de voiliers, on n'attachait qu'une mportance secondaire soit au développement des quais oit à la création de hangars et d'entrepôts. Conduit ar le vent, le bateau arrivait quand il pouvait et, une is dans le port, débarquait son équipage et attendait atiemment que le réceptionnaire vint prendre livrai- on de la cargaison. Aux beaux jours seulement, il vait l'intention d'entreprendre une nouvelle expédition.

La création de la marine à vapeur exigea que cet tat de chose fût profondément modifié. Le navire à apeur demande, à cause du capital considérable qu'il eprésente, à ne pas rester inactif dans les ports. Il faut u'en abordant il puisse jeter rapidement sa cargaison terre, afin d'être en mesure d'entreprendre, sans perdre e temps, un nouveau voyage. Il était donc urgent de ompre avec les pratiques routinières qui avaient été uivies jusqu'alors, et la question de l'exploitation du ort se posa à tous les esprits.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google



es à la manutention de la marchandise ; elle prend
e marchandise dans la cale du navire qui vient
ccoster, la débarque, la reconnaît, en prend charge,
transporte sous hangars, la classe, l'arrime et la
serve dans cet état à la disposition du destinataire
dant cinq jours, après entier déchargement du
ire. Pendant ce délai de cinq jours, le destinataire
la cargaison accomplit les formalités de douane, puis
ait enlever ou porter dans le magasin où elle doit
ourner ; si on le désire, les Docks se chargent de
tes ces formalités ou opérations. En un mot, ils
litent les rapports du commerce et de la navigation.
La surface des hangars-magasins construits et exploi-
par la Compagnie des Docks, soit sur les quais qui
ont été concédés, soit sur les terrains qui lui appar-
nent en toute propriété, s'élève au total à 238.290$^{m^2}$.
Dans ces chiffres est compris le grand entrepôt cons-
it sur les terrains du domaine privé de la Compa-
e entre la gare de la Joliette et le quai ; cet entrepôt
des mieux construits et des mieux aménagés qui
stent ; il occupe une surface de 14.832 mètres carrés,
t 1.167 pour les quais de transbordement, 1.504
r les voies charretières, 10.220 pour les magasins
941 pour les bureaux et les salles d'échantillons.
365 mètres de longueur sur 37 mètres de largeur
érieure, et comporte 4 cours intérieures, des caves
rez-de-chaussée et 6 étages. Il a coûté, y compris
t son outillage, 10.533.000 francs.
La quantité totale de marchandises que les Docks-
repôts de la Joliette et le domaine privé de la Com-
nie peuvent contenir est d'environ 200.000 tonnes.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

DES MARCHANDISES										
Entrepôt réel :	TONNES	TONNES	TONNES	TONNES	TONNES	TONNES	TONNES	TONNES	TONNES	TONNES
Alcools	3.510	1.527	1.072	993	823	516	736	527	410	536
Cafés	16.114	12.047	13 300	11 242	13 39[illegible]	14.472	13.479	12.658	11.354	10.931
Sucres coloniaux	4.345	2 883	14 880	15.949	8.997	7 037	4 718	2.913	2.550	3.220
Sucres indigènes	114	493	888	1.211	380	2.008	12.011	6.799	10.390	9.297
Sucres raffinés	391	1.054	2.360	2.830	3 018	2 414	1 065	956	2.226	1.652
Pétroles	457	1.375	237	16	251	539	61	28	52	52
Cacaos	201	202	454	516	197	627	809	281	590	661
Drogueries	452	1.745	1.231	953	726	735	1.183	683	612	434
Poivres	1.412	1.391	1.167	1.014	647	679	811	858	655	916
Huiles minérales	»	2.273	718	1 436	791	660	430	1.127	913	844
Tabacs	1.425	1.674	2.318	1.706	794	1.031	861	1 542	1.474	1.952
Thés	168	277	267	175	330	189	268	439	292	316
Tissus	»	97	28	19	23	277	310	80	85	186
Vins et liqueurs	1 666	1 920	636	864	404	543	835	738	485	102
Marchandises diverses	4.862	5.882	7.525	8.973	8.147	5.000	6 869	6 259	4.742	4.144
TOTAUX	35.117	34.340	47.081	47.881	38.927	36.727	44.446	35.988	36.830	35.243
Entrepôt libre :										
Céréales	109.194	147.813	86 662	105.607	102.291	150 885	55.804	34.707	48.552	27.806
Bois de teinture	»	5.342	136	»	17	165	»	»	5	»
Houilles	»	1.700	»	300	»	153	»	»	319	»
Graines oléagineuses	15.067	15.435	14.341	17.660	5.082	8.227	8.296	12.665	7.415	12.425
Légumes secs	»	4.149	7 816	4.774	3.970	8.367	5.644	6.153	7.509	6.658
Cotons	469	279	885	351	615	860	70	394	81	262
Métaux	»	1 398	1.358	747	342	554	509	410	2.745	176
Laines	741	329	38	59	56	4	96	276	158	202
Riz	»	7 091	545	10	»	1.016	440	98	332	151
Cuirs et Peaux	1.628	740	623	953	418	265	251	286	305	301
Raisins secs	»	2.419	114	16	2	»	»	»	»	»
Huiles végétales	6.700	1 281	3 757	195	2.468	3.402	7 337	4.105	1.486	1.519
Huiles minérales	5.054	1.262	51	186	50	109	12	50	34	31
Marchandises diverses	36.972	24.027	26.599	30.604	21.951	12.670	22 531	24.314	19.469	11.292
TOTAUX	175.825	213.265	142.925	161.462	137 262	186 677	100.990	83.458	88.410	60.823
MOUVEMENT GÉNÉRAL	210.942	247.605	190 006	209.350	176 1[illegible]9	223.404	145.436	119.446	125.240	96.066

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Magasins et hangars publics. — Les chiffres donnés les tableaux que nous venons de publier prou-t, ainsi que nous le disions tantôt, que la Com-gnie des Docks et Entrepôts de Marseille rend au mmerce de sérieux services. Néanmoins elle exerce cément, sur les quais qui lui ont été concédés, un véri-le monopole. Aussi quand, il y a quelques années, est agi de l'aménagement des quais des nouveaux sins, l'opinion publique s'est prononcée de la façon plus énergique contre l'organisation de toute con-sion, de toute entreprise de nature à restreindre la rté de l'usage public.

Dans ces conditions, il a été décidé que l'on établirait lement, sur les quais des nouveaux bassins, celui la Gare Maritime comme celui du bassin National, installations nécessaires pour que le public puisse effectuer lui-même, comme il l'entendra et par moyens qu'il jugera convenables, les opérations ltiples que comportent la réception et l'expédition marchandises. Ainsi a été mise en pratique la devise fut, à un moment donné, un mot d'ordre et un pro-mme : Le travail libre sur les quais libres.

La Chambre de Commerce a donc été autorisée par ers décrets à construire des hangars sur les quais môles, et à installer des appareils hydrauliques pour opérations d'embarquement et de débarquement. hangars doivent abriter au total une surface de 000 mètres carrés ; 45.722 mètres carrés sont au-rd'hui construits et livrés à l'exploitation. Mais s'il t y avoir quelque ressemblance entre les hangars l'outillage construits par la Chambre de Commerce es hangars ou l'outillage construits par la Compa-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Tableau des Marchandises échangées entre la Compagnie des Docks et la Compagnie P.-L.-M.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Expéditions par le chemin de fer										
. . . . .	151.085	336 [illegible]07	243.280	243.501	285.504	449.451	283.844	266.742	347 188	302.048
.	111.109	40.998	9.617	12.995	[illegible]3.225	30.860	34.107	34.241	34.545	10.601
	2 106	4 440	3.093	2.961	1.373	3.384	3.800	1.673	2.140	2.634
	[illegible]805	5.644	4.804	3.950	4.973	4.133	5.893	4.197	4.957	5.685
		1 050	6.942	8.851	9 878	9.456	11.254	10.166	10 715	13.401
			»	»	»	»	»	»	»	»
			1 705	2.015	1.391	998	1.075	2 823	1.732	3 660
				»	»	»	»	»	»	»
						»	»	»	»	»
					[illegible]867	157.455	148.604	142.638	144.433	153.843
							[illegible]577	462.480	545.710	491.872
								[illegible]55	71 819	1 075
									[illegible]	[illegible]780

Digitized by Google

Mouvement des Marchandises
concédés à la Chambre de Commerce

	MARCHANDISES		TOTAL IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS RÉUNIES
	D'IMPORTATION	D'EXPORTATION	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
	293.074	28.034	321.108
	365.878	81.150	447.028
	398.389	180.431	578.820
	432.644	211.264	643 908
	458.887	217.882	676.769
	503 689	187.615	691 304
	476.590	229.827	706.417
	411.555	269.323	680.878
1901	410.593	281.768	692.361
1902	443.850	267.972	711.822
1903	488.669	315.211	803.880

llage des quais et des bassins. — Il ne suffit pas ner aux navires de vastes espaces pour s'amarrer g des quais, ou même de créer sur ces quais des sins et des hangars, il faut aussi, pour assurer à port toutes les conditions de prospérité désirable, aller dans les bassins et à leur entour un puissant illage et de nombreux appareils de manutention.

Dans le Vieux-Port cet outillage est des plus rudi-ntaire ; il se compose seulement de trois grues fixes à bras : l'une de 25 tonnes de puissance, la seconde 8 tonnes et la troisième de 4 tonnes. Dans le Port-euf, au contraire, les appareils sont des plus nombreux

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Tableau indiquant le Trafic des voies ferrées des quais du Bassin de la Gare Maritime et du Bassin National

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Arrivages par Chemins de Fer	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.
Charbons	144.199	80 382	55.241	63.243	100.681	93.469	70.871	83.617	78.981	91.714
Chaux, ciments et matériaux de construct.	7.380	15.109	18.372	20.032	19.095	27.842	19.304	21.909	22.463	30.023
	5.734	254	562	755	793	582	461	613	317	469
	2.700	200	200	602	201	»	»	305	»	204
		440	825	37	694	75	»	117	»	»
			»	»	176	»	»	»	321	»
					1.088	938	1.068	876	766	483
						1.401	»	»	1.515	1.306
							2.001	2.816	1.948	2.289
								»	26	64
								778	359	676
									»	»
										83

Digitized by Google

est, en outre, susceptible de
es en temps de guerre, si
rapidement du matériel
é.

es résultats les plus satis-
nnent avec une docilité
bsolue. Trois hommes
ut une minute et demie
près autant pour faire
En moins d'un quart
ères du poids de 40 à
puis le moment où le
ent où la chaudière

us les appareils de
c'est-à-dire mus
dans les Docks,
quarante ans,
hydrauliques
était obligé
des points
Arms-
seule
tous
al,

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

et consistent principalement en grues fixes et mobiles, à bras ou hydrauliques, flottantes et à vapeur. Ils comprennent aussi des élévateurs mobiles, des bennes automatiques, des norias à bras, des pontons mâture à vapeur, etc. Il en existait, au total, 74 à la fin de 1886 et en voici le détail pour 1900 :

Outillage appartenant à la Compagnie des Docks :

16 grues hydrauliques fixes de 3 tonnes de puissance.

23 grues hydrauliques fixes de 1 tonne de puissance.

21 grues hydrauliques mobiles sur rails de 1 tonne de puissance.

1 grue roulante à bras de 5 tonnes de puissance.

2 grues roulantes à bras de 1 tonne de puissance.

1 ponton mâture flottant à vapeur de 20 tonnes.

1 élévateur flottant à vapeur pour le débarquement des céréales.

A ce matériel, il faut ajouter celui appartenant aux entrepreneurs de manutention de la Compagnie des Docks :

8 élévateurs mobiles Poulson pour les céréales.

6 chalands portant les appareils à vapeur qui meuvent les élévateurs.

1 chaland pour remiser les élévateurs Poulson.

1 grue flottante à vapeur pour déplacer ces appareils.

12 bennes automatiques actionnées par des grues hydrauliques pour le débarquement des céréales.

2 grues à vapeur sur chaland de 1 et 2 tonnes.

D'autre part, pour manutentionner les marchandises, la Compagnie des Docks a, dans l'intérieur de son domaine, des appareils hydrauliques qui ne figurent pas dans l'outillage du port décrit plus haut. Ils consistent en :

Digitized by Google

grues de cave de 1 tonne.
élévateurs de 1 tonne 1/2 et de 24 mètres de course.
6 élévateurs de 1 tonne 1/4 et de 12 mètres de course.
descenderies élévateurs de 1 tonne 1/4 et de mètres de course.
descenderies élévateurs de 1 tonne et de 6 mètres course.
élévateur de 1 tonne et de 0m 70 de course.
presse à confectionner les balles de tabac de tonnes.
presse à confectionner les balles de coton de tonnes.
1 descenderies à frein de 1 tonne et dont la course ie de 6 à 24 mètres.
machine électrique de 60 chevaux pour transmis-n de force motrice.

L'outillage public administré par la Chambre de mmerce comprend :

4 grues hydrauliques mobiles sur rails de 1.250 kilos puissance.
grues hydrauliques mobiles sur rails, à double pou-r, de 1 à 3 tonnes de puissance.
grues hydrauliques mobiles sur rails, à simple pou-r, de 3 tonnes de puissance.
treuils hydrauliques mobiles sur chariots, dits gers, de 1 tonne de puissance.
bigue oscillante hydraulique de 120 tonnes de ssance.

En outre, la Chambre de Commerce exploite non-lement l'outillage du Vieux-Port, mais aussi, autour nouveaux bassins, 38 cabestans hydrauliques à

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES
Digitized by Google

[illegible] 400 chevaux de puissance, servant [illegible] mobiles et des vagons.

[illegible] dans notre port, celles [illegible] pouvant élever par conséquent [illegible].

[illegible] nous avons eu que des grues [illegible] inconvénient, elles étaient [illegible] de 110 mètres en 110 mètres, [illegible] dans chaque groupe de 15 à [illegible] probabilité qu'elles se trouvent [illegible] en face des panneaux du navire [illegible] arrivant pas toujours; il fallait alors [illegible] du bord qui vont moins vite [illegible] la marchandise que sur le pont [illegible] manutention dans ce cas est onéreuse; [illegible] aujourd'hui presque partout des [illegible] Elles sont de divers systèmes: la Commission a adopté la grue à portique, sous [illegible] la voie ferrée des quais; l'outillage installé [illegible] le Commerce comprend des grues [illegible] l'arrête du quai et, non au-dessus, [illegible] à la voie ferrée. Les unes et les [illegible] devant le panneau du navire, sont [illegible] action avec le tuyautage en fer, lon- [illegible] donne la pression hydraulique, et [illegible] l'embarquement ou du débarquement [illegible] s'effectue dès lors rapidement.

[illegible] hydraulique, d'une puissance [illegible] 120 tonnes, que nous avons énumérée [illegible] administré par la Chambre de Com- [illegible] 225,000 francs; elle est employée assez [illegible] des embarquements ou des débar-

Digitized by Google

uements de chaudières ; elle est, en outre, susceptible de endre les plus grands services en temps de guerre, si on avait à embarquer très rapidement du matériel 'artillerie en grande quantité.

La bigue oscillante donne les résultats les plus satis- isants. Les appareils fonctionnent avec une docilité arfaite, avec une précision absolue. Trois hommes uffisent à la manœuvre. Il faut une minute et demie our lever la charge et à peu près autant pour faire asculer la bigue de 14 mètres. En moins d'un quart 'heure, on embarque des chaudières du poids de 40 à 0 tonnes; ce temps est compté depuis le moment où le hariot est approché jusqu'au moment où la chaudière st placée sur chantier, dans la cale.

Cette bigue oscillante et presque tous les appareils de os quais sont à système hydraulique, c'est-à-dire mus ar l'eau sous pression. C'est à Marseille, dans les Docks, ue sir William Armstrong établit, il y a quarante ans, ne des premières grandes installations hydrauliques u'il venait d'imaginer. Auparavant, on était obligé 'avoir un moteur spécial à vapeur en chacun des points ù il y avait un travail à exécuter; grâce à sir Arms- rong, on put établir, à un endroit donné, une seule nachine centrale à vapeur, machine fournissant à tous es appareils, par l'intermédiaire d'un tuyautage général, eau sous pression qui est nécessaire à leur fonction- ement.

Après la Compagnie des Docks, la Chambre de Com- nerce a fait établir, à son tour, une puissante installa- ion hydraulique. La machinerie comprenait au début eux machines indépendantes de 97 chevaux chacune et ne machine auxiliaire de 30 chevaux. Mais les bâti-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

[illegible]aient avaient été construits avec
[illegible] on a pu y installer récemment
[illegible] semblables aux deux
[illegible]ateurs. Elles seront mises en
[illegible] que le nombre d'appareils en
[illegible] pour l'exiger.

[illegible] système hydraulique que fonc-
[illegible] établis en plusieurs endroits
[illegible] sont. En effet, pour assurer la
[illegible] véhicules et, en même
[illegible] des navires d'un bassin
[illegible] ponts mobiles. C'est ce
[illegible] ponts mobiles étaient
[illegible] à bras, tels
[illegible] bassin de Carénage,
[illegible] on utilisa les
[illegible]ment à Mar-
[illegible] celui de la
[illegible] grand pont

[illegible] passage à trois
[illegible] une voie
[illegible] mètres pour
[illegible] mètres, sa lon-
[illegible] tonnes. Quand un
[illegible] fait tourner
[illegible] et la passe,
[illegible] a été ter-
[illegible] des Forges
[illegible] de la Compa-

[illegible] l'exploitation en

Digitized by Google

uillet 1875 ; il a été élevé d'après les mêmes données ue le pont des bassins de Radoub. Il s'en distingue outefois par une particularité intéressante : ce pont eut être soulevé, par le pivot sur lequel il repose, de .50 centimètres, afin de laisser passer les embarca- ons non mâtées; la hauteur, sous l'extrémité libre de volée, est alors de 4m 60 ; de cette façon on ne le ourne que pour le passage des grands bâtiments, et insi la circulation se trouve interceptée pendant un emps beaucoup moins long. La largeur du pont de la oliette est de 8 mètres ; sa longueur de 41 mètres.

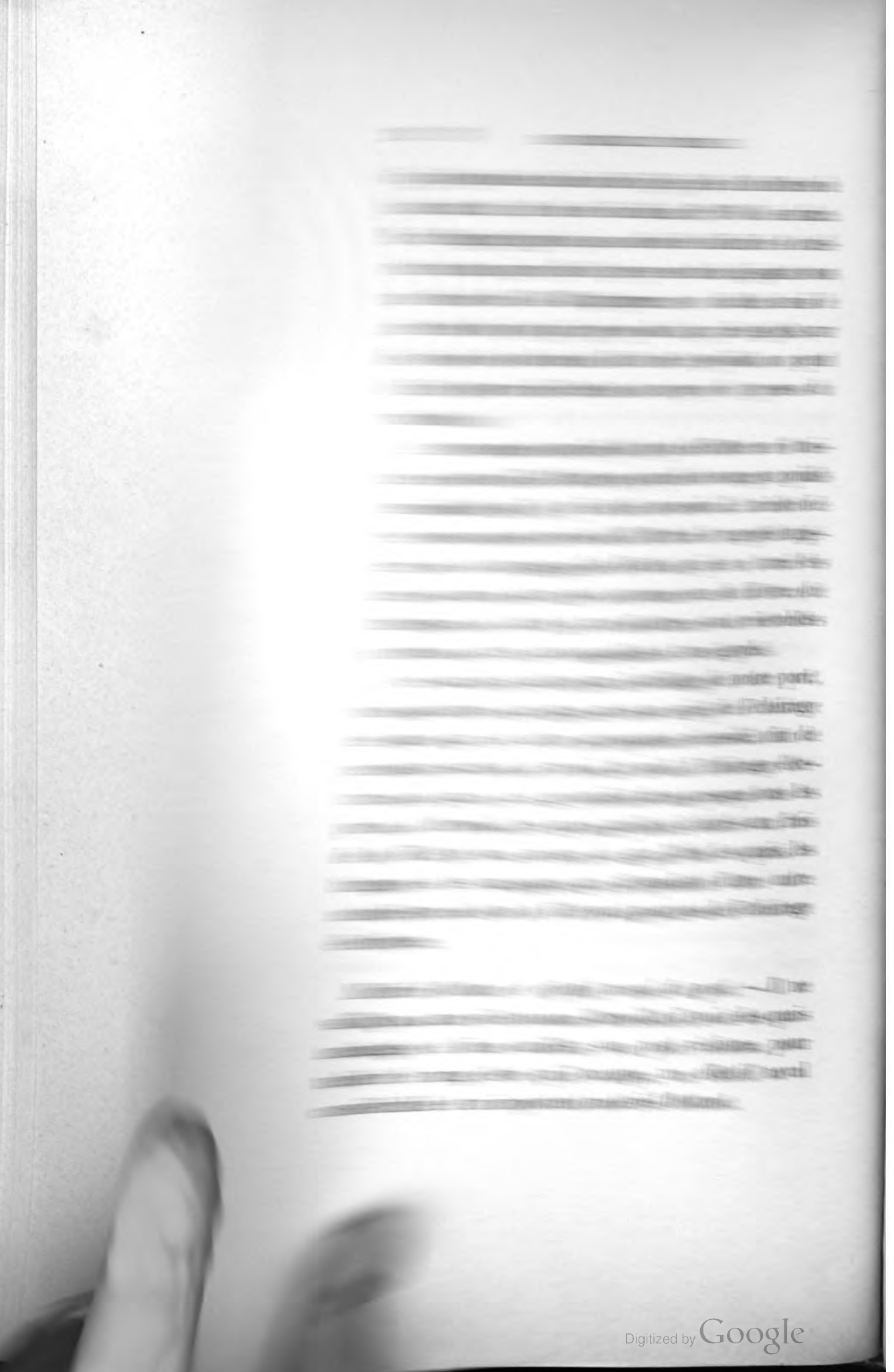
Le pont de l'Abattoir repose sur un pivot central et uvre ainsi, quand il le faut, deux passes de 30 mètres hacune. C'est d'ailleurs celui qui livre passage au plus rand nombre de navires : 16.000 bateaux environ ranchissent annuellement le pont de l'Abattoir. Aussi onsomme-t-il dans l'année, à raison de 2 francs le nètre cube, pour 13.000 francs d'eau sous pression. La ongueur du pont est de 73m 80 ; la pile sur laquelle il epose a 12 mètres de largeur. Sa manœuvre ne demande as plus de 130 secondes. Il a été terminé et livré à la irculation en septembre 1884.

Le pont d'Arenc, le plus récent des grands ponts de os bassins maritimes, a été livré à l'exploitation en uin 1889 ; on le place au premier rang des ponts tour- ants existants actuellement. Il a une longueur totale de 5m 77 et ouvre une passe de 50 mètres de largeur. Son oids atteint 1.300 tonnes et il a coûté 1 million 08.292 fr. 27.

Le système sur lequel a été construit le pont d'Arenc st le même que celui du pont des bassins de Radoub t du pont de la Joliette. La pile servant de point

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google



Digitized by Google

Ce matériel flottant se compose des remorqueurs, s embarcations de servitude, mahonnes, chattes, cons, gourses, etc., des bateaux citernes, des engins soulèvement et des ferry-boats utilisés pour tous les rvices du port. Quant à l'effectif naval, il se compose s navires à voiles et des navires à vapeur qui ont rseille comme port d'attache.

Les progrès de l'effectif naval et du matériel flottant n port sont un indice de sa prospérité, et les tableaux i vont suivre feront connaître l'état de ces progrès ur le port de Marseille.

Disons à ce sujet que le remorquage dans le port et 'extérieur du port est absolument libre; les remor-eurs vont offrir leurs services aux bateaux en partance entrant, et on peut ou non les accepter. Les prix nt traités de gré à gré.

Quant aux embarcations de servitude, elles servent transport des marchandises dans l'intérieur du port. x termes d'un arrêté préfectoral, en date du 19 dé-mbre 1874, les prix de location de ces embarcations doivent pas dépasser les suivants :

ahonnes, suivant la classe, de	F.	4	à	15	par jour
hattes, » »		4	à	8	»
ccons, » »		3	à	5	»
ourses,	F.	0	60		»

Les bateaux-citernes sont employés pour l'approvi-nnement d'eau douce des bâtiments; ils sont munis ne pompe pour refouler l'eau dans les bâches ou udières des navires à approvisionner. Le prix de onne d'eau rendue à bord est de 2 francs. Mais ce x est réduit pour les bateaux à vapeur qui prennent e assez grande quantité d'eau douce.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

d'appui est s
hauteur, 11
Pour dégag
mètres, au
une force
chevêtre
des voies
le faire
rotation.

Le m
nutes et
consid
cette c
nieur
plans
Dunk
de tr

A
nous
des
perm
triq
port
de
han
aut
éle

sui
an
m
co

Digitized by Google

Relevé par catégorie de Tonnage de l'Effectif Naval du Port de Marseille

CLASSEMENT PAR CATÉGORIES DE TONNAGE	NOMBRE DE NAVIRES							
	1885		1890		1895		1900	
	Voiliers	Vapeurs	Voiliers	Vapeurs	Voiliers	Vapeurs	Voiliers	Vapeurs
Navires au-dessous de 30 tonneaux.	257	65	275	71	326	96	349	116
» de 30 à 50 tonneaux....	19	8	19	7	20	3	18	4
» de 50 à 60 »	5	2	14	2	14	2	13	3
» de 60 à 100 »	23	8	42	8	47	11	49	8
» de 100 à 200 »	38	7	42	8	46	8	61	7
» de 200 à 300 »	14	7	21	9	14	8	15	4
» de 300 à 400 »	15	18	7	11	14	7	9	7
» de 400 à 500 »	12	13	14	7	12	6	2	5
» de 500 à 600 »	5	3	1	12	1	5	1	10
» de 600 à 700 »	6	19	3	19	2	24	»	17
» de 700 à 800 »	»	20	»	19	»	19	»	15
» de 800 à 1000 »	1	19	»	26	»	22	1	23
» de 1000 à 1200 »	»	32	1	14	1	14	3	11
» de 1200 à 1500 »	»	20	»	17	»	19	»	21
» de 1500 à 2000 »	»	11	»	23	»	37	»	35
» de 2000 et au-dessus	»	41	»	38	»	32	»	46
TOTAUX...	395	293	439	291	497	313	521	332

Les deux tableaux qui vont suivre indiqueront la décomposition de cet effectif naval et, en même temps, l'emploi reçu par chaque navire. A ce sujet, nous rappellerons que la grande pêche est celle qui s'exerce dans les mers lointaines, comme la pêche à la morue, par exemple. La petite pêche est celle qui est faite dans les mers peu éloignées.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Enfin, notre nomenclature serait incomplète si ne signalions pas, au moins ici, les ferry-boats. l mouches d'une forme particulière employés p les piétons d'un quai à l'autre du Vieux-P au nombre de 7 et demandent 0 fr. 05 pa

ÉTAT DU MATÉRIEL FLOT

employé à l'exploitation du Po

DÉSIGNATION DES CATÉGORIES	TOTAL		
	1885	1890	1895
Embarcations de servitude			
Mahonnes de 1re classe	43	69	
» de 2e »	67		
» de 3e »	35		
» de 4e »	25		
Chattes de 1re classe	8		
» de 2e »			
» de 3e »			
Accons et Clapets			
Gourses			
Chalands divers			
Chattes d'abat			
Radeaux de			
Cales flott			
Engins			
Ponton			
»			
Grues			
Cite			
Cite			

Digitized by Google

Tableau indiquant la décomposition de l'Effect
avec indication de l'emploi qu

ANNÉES	REMORQUAGE ET SERVICE DES PORTS				CABOTAGE				NAVIGATION DANS LES MERS D'EUROPE ET LA MÉDITERRANÉE				LONG											
	Nombre de Navires	Tonnage	Equipage proprement dit	Mécaniciens et Chauffeurs	Nombre de Navires	Tonnage	Equipage proprement dit	Mécaniciens et Chauffeurs	Nombre de Navires	Tonnage	Equipage proprement dit	Mécaniciens et Chauffeurs	Nombre de Navires	Tonnage	Equipage proprement dit	Mécaniciens								
1885	63	2.312	211	105	13	1.957	94	68	143	113.790	2.484	1 638	72	126.982	2.515	1.083								
1890	65	1.825	215	101	11	1.064	70	51	129	83.548	1.982	1.437	86	155.335	3.016	1.305								
1895	93	1.532	299	127	25	4.684	193	144	100	92.435	1.971	1.357	82	140.764	3.024	1.335	13							39
1896	87	804	269	110	22	4.341	173	128	99	95.444	2.005	1.348	84	136.767	2.968	1.327	14							2 946
1897	91	720	277	112	20	3.924	159	116	97	93 368	1.980	1.332	97	140.793	3.051	1.367	13	45					17	2.958
1898	91	705	277	111	19	3.737	151	112	94	92.149	1.947	1.309	85	144.969	3.139	1.379	19	1.195					5.567	2,946
1899	96	721	292	117	20	4.311	160	121	102	103.317	2.145	1.421	84	146.587	3.169	1.374	11	374	42			310	5.808	3.061
1900	108	733	328	129	20	3.736	149	113	105	108.121	2.256	1.465	84	149.536	3.194	1.379	11	374	42			262.500	5.969	3.114
1901	119	762	359	140	22	4.104	163	124	104	108.904	2.269	1.467	83	148.792	3.177	1.369	7	263	27		35	262.915	5 995	3.118
1902	118	767	356	141	17	3.590	134	101	91	96.766	1.996	1.288	95	161.985	3.450	1.498	9	268	33	20	330	263.376	5.969	3 048
1903	120	753	359	145	18	4.326	144	109	87	90.712	1.887	1.228	101	179.357	3.640	1.596	8	260	29	19	334	275.408	6.059	3.097

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

ont reçu

Digitized by Google

ui, il y a dix ans, était à peine égale à la nôtre, est ujourd'hui deux fois plus forte. »

Le salut, dit-on, est dans une loi accordant à la avigation à vapeur, comme il a été accordé à la navi- ation à voiles, une prime à l'armement. Cette loi, que ous aurons l'occasion d'étudier dans ses détails, ainsi ue nous l'avons dit tantôt, est toute prête aujourd'hui. lle n'attend plus que la sanction du Parlement. Com- ien de temps l'attendra-t-elle ?

Qu'il nous soit permis, avant qu'une réponse nous arvienne (1), de faire connaître le montant des primes à navigation payées aux navires du port de Marseille epuis 1893, premier exercice où fut mise en appli- ation la loi du 30 janvier qui régit actuellement notre arine marchande .

1893.	F.	2 480.943
1894.	»	2.518.377
1895.	»	2.432.495
1896.	»	2.867.052
1897.	»	2.662.161
1898.	»	2.676.803
1899.	»	3.089.319
1900.	»	3.129.270

Ces chiffres sont légèrement inférieurs à la réalité arce qu'ils ne comprennent que le montant des

(1) La loi en question a été promulguée le 7 avril 1902; mais elle est in d'avoir donné satisfaction aux intérêts qu'elle avait à défendre. n effet, au cours des discussions parlementaires, le projet primitif dû subir de telles déformations que, de toutes parts, on demande jà de revenir sur la loi nouvelle. Rien ne montre mieux avec quelle mpéritie sont conduites les destinées de notre marine marchande.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

En étud
que nous
à voiles,
comme
maintie
résultat
l'armer
armat
comp
rivau
voil
épo
esp
pr
ta
q
l
.

Digitized by Google

V

Les Nouveaux Travaux

La Transformation du Vieux-Port. — Nous avons
it connaître quelle avait été autrefois la vie intense
e notre ancien bassin, et nous avons dit quel est
ujourd'hui son état de délaissement, délaissement dû
ce que le Vieux-Port ne répond évidemment pas
ux besoins de la navigation et du commerce modernes,
ui exigent des bassins profonds et des quais spa-
eux.

Or, la Chambre de Commerce, non seulement dans
ntérêt de ses finances, puisqu'elle a successivement
épensé au moins 1.500.000 francs pour l'amélioration
u Vieux-Port, mais dans l'intérêt aussi de notre ville
n général, avait le devoir de rechercher quelles trans-
ormations pouvaient être apportées à notre ancien
assin, pour lui permettre de rendre les services que
on a le droit d'attendre de lui, quand on songe à son
assé, à son étendue, à sa situation et à sa disposition
énérale réellement privilégiées.

Au mois de mars 1892, un de ses membres, M. Georges
orelli, présentait à la Chambre de Commerce un
nportant rapport sur cette question. « Il faut avoir le
ourage de l'avouer, disait-il, notre Vieux-Port est
omplètement abandonné depuis de longues années,
bien que les projets les plus bizarres ont été à diver-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

primes allouées aux plus importantes compag
seraient d'autre part beaucoup plus élevés, si
notable des navires attachés à notre port n
déjà les subventions postales, subventions
se cumuler avec les primes à la navi

Digitized by Google

vires

Vieux-Port :

de marchandises

d°

complète. Quels reproches
nous faire ? Et est-ce donc une
ligeable que celle qui constitue notre
Voici la réponse :

face du bassin Sud est de	270.000m²
de tous les bassins Nord de	970.000m²
Total....	1.240.000m²

Ce qui revient à dire que le Port-Vieux représente
lui seul un quart de la nappe d'eau utilisable de
ensemble des ports de Marseille !

« Avions-nous raison de vous dire que ce n'était
s là une quantité négligeable ? c'est le quart du
maine que nous avons mandat d'administrer. Le
isser péricliter davantage ce serait une grande faute.
ous ne la commettrons pas. »

Cet éloquent appel fut entendu et l'on chercha aussitôt
s moyens pratiques de remédier à une situation
cheuse que personne d'ailleurs ne niait. L'État
ait annoncé à la Chambre de Commerce, dès 1880,
'il prendrait à sa charge tous les frais de transforma-
on du Vieux-Port de Marseille, de manière à le rendre
cessible à des navires à vapeur de fort tonnage. Mais

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

ses époques mis en avant. N'a-t-on pas proposé
combler en tout ou en partie !

« Le plus sûr de nos bassins, placé au centr
de la ville, dans une situation admirable n
que d'une façon par trop incomplète. Le p
nos quais, le quai de la Fraternité, à l
la Cannebière, la voie magistrale de
est-il employé ? Au débarquement
pavés ; à une station de charrette
sation satisfaisante pour nos int
Et, à un autre point de vue, n
souffre-t-il pas d'étaler ces m
nombreux étrangers qui visit
serait si facile de les imp
ment par une meilleure
ment maritime, donnant
lui manque ?

« Nos bassins Nord
flottes, n'est-il pas
intérêt, de recherche
fique nappe d'eau
beaucoup trop vi

« Les quais q
des engins per
digues auto
manquent à
devenues p
maritimes
certains
elles ser
supprim
obstruc

Digitized by Google

ières qu'on lui proposait
nsuite le Ministre des
de cette question
f de notre mou-
re indispen-
itime et
de la
ef

ime

1889,
accru de 30 à 33 p. o/o et
onstruits ne suffiront pas. »
plus importante encore exigeait
de l'extension de nos bassins. En effet,
sement du canal de Suez avait eu néces-
pour conséquence l'augmentation du tonnage
es appelés à desservir les ports de l'Extrême-
D'un autre côté, le besoin de réserver à la
handise des espaces de plus en plus grands avait
né la modification des formes des bâtiments et
nduit à augmenter leur tirant d'eau. Aussi notre
Chambre de Commerce était-elle fréquemment saisie de
plaintes émanant de diverses Compagnies de navigation
françaises ou étrangères, au sujet des dangers que
faisait courir à leur flotte l'insuffisance de profondeur
de nos bassins.

Le plus grand de ces bassins, le bassin National,
n'avait que sept mètres de profondeur auprès des murs

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

[illegible] l'eau tout à fait insuffisant, [illegible] « Bibby Line », ceux [illegible] et Orientale, ceux enfin [illegible] atteignent 25 pieds et même [illegible]

[illegible] approfondissement furent [illegible] Bassin National, mais l'intérêt de la [illegible] que des mesures générales fussent [illegible] pour mettre un terme à un état de choses préjudiciables à nos intérêts. Il s'agissait en effet de savoir [illegible] Compagnies étrangères de navigation [illegible] faire abandonner notre port par leurs [illegible] et reporter leurs escales en [illegible] grand dommage de nos ouvriers et de nos [illegible]

[illegible] concouraient donc pour affirmer la nécessité urgente [illegible] d'un nouveau bassin au nord de Marseille. Les formalités administratives furent hâtées et une loi [illegible] 1893 autorisa la construction du bassin de la Pinède. Les travaux sont actuellement en cours d'exécution dans l'avant-port nord.

Le bassin de la Pinède n'est dans les projets qu'un fragment de la série de bassins qu'il sera possible de construire entre Marseille et l'Estaque, sur une longueur de 5 kilomètres, le long du futur canal de navigation entre Marseille et le Rhône. Il aura la forme d'un rectangle de 600 mètres de longueur sur 500 environ de largeur. Il sera terminé, du côté du nord, par une traverse de 110 mètres de largeur, dans laquelle sera ménagée une passe de 100 mètres. Il comprendra deux môles intérieurs de 100 mètres de largeur, ayant l'un 484 mètres de longueur, l'autre 127 seulement, et espa-

Digitized by Google

és de 130 mètres. La grande jetée du large, qui a aujourd'hui 3593m 35 de longueur, sera prolongée jusqu'à 500 mètres au-delà de la dernière traverse. On ne donne au môle le plus rapproché de celle-ci qu'une longueur réduite de 127 mètres afin de ménager, à l'entrée du port, une surface assez grande pour que les navires les plus longs, « en arrivant avec vent frais de la région du nord, suivant les termes du rapport technique, puissent mouiller et éviter debout au vent ». Le bassin aura partout une profondeur d'au moins 8m 50 en basse mer ; on donnera la même profondeur au pied des murs de quai. Le développement des quais de ce bassin, parmi lesquels se trouveront les quais actuels de l'avant-port, sera de 3.000 mètres.

Le bassin à pétrole. — La darse comprise entre le môle de 127 mètres de longueur et la traverse de la Madrague, c'est-à-dire dans l'angle nord-est du bassin de la Pinède, sera aménagée en vue d'être affectée, sans dangers pour le port, aux opérations des navires chargés de pétrole. Les grands ports de commerce doivent en effet absolument comporter un bassin spécial dans lequel l'expérience a démontré qu'il fallait réunir tous les navires chargés de pétrole en transbordement.

La quantité considérable de pétrole que divers pays, et principalement l'Amérique, exportent depuis un certain nombre d'années seulement, en faisant de cette substance une des branches les plus importantes du commerce actuel, a créé en même temps, à cause de son extrême inflammabilité, des dangers très sérieux pour les bâtiments qui la transportent, les ports où elle transborde et les entrepôts où on l'emmagasine.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

de quai. C'était là un tirant d'e
puisque les grands navires de
de la Compagnie Péninsulaire
des Compagnies Allemandes
25 pieds 1/2 soit 7m 60 et 7m

Sans doute des travaux d'
exécutés dans le bassin Nat
navigation exigeait que des
prises en vue de modifier
ciable à tous les intérêts. I
si les grandes Compagn
allaient ou non faire aba
navires de fort tonnage
Italie, au grand dom
négociants.

Tout concourait do
de la création d'un
Les formalités adm
du 17 juillet 1893 a
la Pinède. Les
d'exécution dans

Le bassin de
fragment de la
construire en
gueur de 5 ki
gation entre
d'un rectan
ron de lar
traverse
ménagée
môles in
345 mèt

Digitized by Google

nt à ces exigences. D'autre part, le
des pétroles s'effectue, sans les précau-
dans l'angle formé par le quai de rive
ational et la traverse de la Pinède. Les
oliers sont seulement entourés de barrages
olateurs, composés de grosses pièces de
s, maintenus en place au moyen de chaînes
es unes sur les quais, les autres sur des
ls.

longtemps notre Chambre de Commerce trou-
précautions beaucoup trop insuffisantes. Dès
demandait au gouvernement de prendre les
nécessaires pour pouvoir empêcher un jour
strophe semblable à celle dont fut victime il y
ques années le port d'Anvers. Mais le gouverne-
refusait à la Chambre de Commerce toute parti-
on financière pour la création d'un bassin à
le, et les choses demeurèrent en cet état jusqu'au
où l'on décida d'aménager un angle du nouveau
in de la Pinède pour le stationnement des navires
rgés de pétrole.

La darse affectée à ces navires sera isolée du reste du
ssin par un mur de quai, dans lequel on ménagera
ne passe de 25 mètres qui pourra être fermée au
oyen d'une porte flottante, afin qu'en cas d'incendie,
e liquide enflammé ne puisse se répandre sur la sur-
face des autres bassins. Les quais de cette darse seront
entourés d'un mur de clôture ayant jusqu'à 6m 50 de
hauteur.

Le nouvel Avant-Port. — Le bassin de la Pinède va
occuper l'emplacement de l'avant-port actuel. Mais un

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Presque tous les sinist
pétrole a donné lieu se so
rations d'embarquement, d
en magasin. Il faut donc, po
les dangers que présente l
que les hangars de vérificati
soient placés autour du ba
tout disposés de façon, q
quais ou dans l'intérieur
puisse s'écouler dans le ba
sente encore l'avantage de
lieux toute la surveillance
matière aussi dangereuse.

Les conditions général
magasins destinés à recev
été d'ailleurs nettement d
31 mars 1872, lequel règl
de police intérieure, la
rapport aux maisons
murs de clôture, la n
dans leur construct
sol intérieur pour
provenant du coula

Ces magasins d
incombustibles
seulement, avec
extérieur d'un
contenir, sans
sinée, si elle
contiennen

L'entre
truit ava

Digitized by Google

iller grâce à la pression de l'air comprimé.
effet le principe de physique établissant
voir renversé un vase, on l'enfonce per-
ent dans un liquide, ce liquide ne s'élève
rtie supérieure du vase à quelque profon-
-ci descende, à condition que l'imperné-
r soit rigoureusement prévue. Or c'est
qu'ont été établis les appareils, connus
« cloches à plongeur », et qui sont
heure pour la construction des nou-
u port de Marseille.
ir comprimé, tel que nous venons de le
et prendra dans les ouvrages maritimes
lus en plus considérable, aussi tenons-
à son sujet quelques rapides explications,
longeur, nommée tantôt, est une immense
sans fond, longue d'une vingtaine de
e de 4 et haute de 2m 50 environ. Dans
uvercle de la cloche sont adaptées deux
ont le développement correspond à la pro-
mmersion que l'on veut atteindre et qui peut
à 15 mètres. Ces deux cheminées, à leur
périeure, sont divisées en compartiments par-
étanches, grâce à la combinaison desquels on
nit dans l'appareil sans qu'aient lieu des appels

ée par des verins, maintenue par des chattes,
nue par des chaînes et des amarres, la cloche est
ment descendue au fond de l'eau. Dès qu'elle tou-
par ses bords tranchants, taillés en couteau, le sol
lequel il y a lieu de travailler, on projette dans cette
che, à l'aide d'une pompe à vapeur, de l'air comprimé

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Complètement achevée la
gueur totale de près de
aujourd'hui sur des fonds
coûte en moyenne, à ce
mètre de longueur. Cette

Noyau de la Jeté
Mur d'abri.....
Quai.....
Divers.....

Les dépenses pré

Bassin de la Joliette
» de Gare mari

Procédés de c
grande Jetée, c
proprement d
nous est fore
détails des
pour les m
tution du
ceux de c
cette he

Nou
Les n
suiv
ach
m
m

Digitized by Google

rapport, jetait le jour le plus éclatant sur
à résoudre. « Sans une jonction navigable
ne, disait-il, Marseille peut redouter, dans
sez rapproché, la concurrence de Brindisi,
e Venise et de Trieste. Privée de voie navi-
eille perd une grande partie des avantages
veilleuse situation ; mais avec une bonne
gable jusqu'à Lyon elle les recouvre tous, et
tionnement de notre réseau de canaux aug-
chaque jour sa clientèle et son importance. »
untes exprimées par M. Krantz se sont malheu-
nt bien rapidement réalisées. On peut même
le rapporteur à l'Assemblée nationale avait été
iste : il n'avait vu pour Marseille que la concur-
des ports de la Méditerranée ; or les ports du
ont pris eux aussi depuis, et à notre détriment,
onsidérable extension. Nos rivaux, au prix d'œu-
gigantesques, triomphaient de tous les obstacles
leur opposait la nature et ils nous supplantaient
les marchés qui nous semblaient à jamais réservés.
tandis que ces rivaux marchaient à pas de géants,
vant l'expression de M. Augustin Féraud, alors pré-
ent de la Chambre de Commerce, nous étions les
moins impassibles et comme les spectateurs résignés
stupéfaits de leurs progrès !

Allons-nous abandonner cette attitude ? La question,
vons-nous dit, est soumise au Parlement : à lui de
épondre. Le projet de jonction du Rhône à Marseille
reçu, avec l'approbation officielle, celle des commis-
ions d'enquêtes auxquelles il avait été soumis ; il a
eçu aussi du Conseil Général des Bouches-du-Rhône,
le la Ville de Marseille et de la Chambre de Commerce

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

« Les fleuves, a-t-on écrit, sont une
mers dans l'intérieur des terres comme
de chemins naturels vers elles ; ils ne
nuation de la route de mer, et le rô
intérieure soit sur les fleuves, soit
sur les canaux ne doit être que l
voie maritime. » C'est là une
personne ne saurait contester, et
temps admise que les plus g
les premières métropoles co
l'embouchure des fleuves.

Pourquoi Marseille a-t-elle
Très certainement à cau
bouches du Rhône, dont
seront toujours incorr
l'insalubrité des lagun
mettait à M. Germai
au ministère de la
du Bas-Rhône co
l'Europe ».

Notre port a e
tant d'avantage
loin du Rhôn
fâcheuse. Mai
divers pays e
en supprim
nent des p
ces peuple
courants
situation
1871, l'A
grave qu

Digitized by Google

u canal, il existait, depuis 1854,
lexandrie à Suez. Si jamais les
ne ferrée avaient pu espérer une
de marchandises à transporter,
tredit les promoteurs de celle-ci.
effet, en quelques heures l'espace
éditerranée et la mer Rouge, la voie
e à Suez était en mesure de faire
handises qu'on lui confiait une écono-
plusieurs mois. Or, que se passa-t-il ?
e ferrée fut délaissée et que les navires
ut pas moins, malgré la longueur
du circuit, à doubler le cap de Bonne-

de tous la pensée de tirer de cet exemple
t contre les chemins de fer; il serait d'ail-
le de vouloir en déprécier l'importance et
mandons pas mieux que de voir ces voies
de communications se multiplier dans la
mesure ; nous formons même les vœux les
cères pour que la France remonte, du rang
qu'elle occupe sous ce rapport, en Europe, à
plus digne de ses éléments de richesse. Il n'en
moins vrai qu'à Marseille en particulier le mono-
des expéditions de notre port, sur les marchés
ais et étrangers, se trouve à cette heure concédé à
seule compagnie de chemin de fer, compagnie
ssante, certes, dotée de la direction la plus habile
la plus active, dont nous pouvons chaque jour
précier le mérite et la valeur, mais qui néanmoins
charge d'intérêts qui ne sont pas les nôtres.
D'ailleurs, malgré sa meilleure bonne volonté, il

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

le concour
pour l'exc
lités sont
plus de c
perdu et
le disio
on se p
Et, c
grands
de cet
Comr
mais
l'être
n'av
tan
pla
dé
aff
sa
el
le
N

Digitized by Google

lus large part, un accroissement de la fortune publi-
ue, dû à ces voies navigables elles-mêmes. Grâce au
as prix des transports qu'elles permettent d'effectuer,
lles offrent des débouchés nouveaux aux produits
u sol, aussi bien qu'à ceux des industries qui sont
enues chercher sur leurs berges la vie à bon marché. »

Les exemples abondent. Nous pourrions citer celui
e Paris qui, par la Seine, recevait ou expédiait en 1885
0.000 bateaux et 5.000.000 de tonnes de marchandises
t qui a reçu ou expédié quinze ans après, en 1900,
0.000 bateaux et 9.500.000 tonnes de marchandises,
ans que le mouvement de ses gares ait eu le moins du
onde à en souffrir, bien au contraire. Mais laissons
aris et la Seine, et voyons ce qui s'est passé ailleurs,
ur le canal de la Marne au Rhin entre autres. Voici en
uels termes s'exprime à cet égard M. Alfred Picard,
résident de la section des Travaux publics au
onseil d'Etat, dans son *Traité des Chemins de fer* :

Le canal de la Marne au Rhin, juxtaposé, sur une
rande partie de sa longueur, au chemin de fer de Paris
Strasbourg, a donné un essor véritablement prodi-
ieux à l'industrie minérale, salicole et sidérurgique
ans notre beau pays de Lorraine. Les minerais qui dor-
aient sous terre depuis des siècles, ont été arrachés à
ur sommeil séculaire ; les usines sont comme sorties
e terre, s'amoncelant les unes contre les autres, entre
canal qui leur apporte les matières premières, et
chemin de fer, qui emporte leurs produits. Ce ne
ont que mines, forges, hauts-fourneaux, salines et
arrières, se succédant presque sans interruption dans
banlieue de Nancy. A elle seule, la voie ferrée eût
fficilement engendré cette situation merveilleuse,

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

est certain qu'une co
pourra jamais accept
delà de certaines lim
considérables que lui
chaque jour son éta
exploitation. « Les
ric, ingénieur des P
sent être dans un
perfectionnement
de leur mode d'
cissement de leu
porter les mar
lourdes au mén

Dans un imp
intérêts comm
Marseille, M. C
de Commerce
renseigneme
transport n
être ainsi fi

!

Malgré
naître que
font null
navigati
ne porte
C'est ce
Ponts e
Manche

Digitized by Google

navires prendra fin, quand les charbons du Gard et la Loire pourront nous parvenir moyennant 3 fr. 25 frais par tonne, au lieu de 6 fr. 50 qu'ils acquittent aujourd'hui ?

En dehors des charbons, ne pouvons-nous pas prononcer les mêmes prévisions pour toutes les marchandises encombrantes, produites en quantité considérables dans la région qui nous entoure, mais dont les bas prix ne peuvent pas supporter des frais de transport élevés ? Mieux encore, s'il arrivait un jour que le merveilleux système de navigation fluviale qu'offraient autrefois le Rhône et le Rhin, pût être reconstitué sur des bases plus larges et mieux en rapport avec les besoins de notre époque, il est hors de doute que les marchandises du Nord, de la Belgique, de toute la Flandre, des bassins de la Sambre, de la Meuse, de l'Aisne, viendraient par cette nouvelle voie rejoindre le bassin de la Saône, pour s'écouler de là vers le Rhône et le littoral de la Méditerranée. On peut encore affirmer, sans crainte de se tromper, qu'à l'aide de cette nouvelle canalisation, les bois de la Franche-Comté, de la Souabe et du Nord, les vins de la Bourgogne, de la Champagne, des côtes du Rhône, les chaux du Theil, les sables vitrifiables et réfractaires de Voreps, les verreries du Rhône, les produits métallurgiques du Creusot afflueraient vers Marseille et s'écouleraient au dehors avec un élan inaccoutumé.

On a dit que sur les rives du canal du Rhône viendraient sans doute s'installer de nombreuses industries dont le développement se ferait au détriment de Marseille. « Plaise à Dieu, répondait l'ancien et éminent président de notre Chambre de Commerce, au

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Il y a eu là, comme il y a sur d'autres points du t
toire, une transformation radicale de la face du
un développement d'activité et, par suite, de ri
dont la France profite largement, dont le Trés
même recueille le bénéfice sous mille formes
et qui doit fournir une ample compensation de
de premier établissement et d'entretien.

« C'est ainsi que les voies navigables font
trafics nouveaux. En même temps elles
souvent de grands courants de transport
mins de fer, pris isolément, seraient
provoquer, mais dont ceux-ci recueill
bénéfice. Par là, elles ont acquis un
premier ordre dans la lutte industr
toutes les nations du monde et son
moyens les plus efficaces de sou
internationale. »

Ce qui c'est produit sur les b
duira sans nul doute sur les
Par cette voie d'eau navigab
dans notre port toutes les
qui ne peuvent songer à
jourd'hui, car de trop gra
qui y viendront en ab
rées chez nous par d
lières et à bas prix. V
1.050.000 tonnes de
emploie 450.000 to
vraisemblable, ain
dans sa déposi
Bouches-du-Rh
de l'emploi de

Digitized by Google

…l. le colonel Marchand, …, fit présenter, au mois …l des Bouches-du-Rhône, …un projet de canal reliant …ang de Berre par une voie …rrain et à niveau de la mer …rthe. Cette idée, considérée …ble, gagna peu à peu tous les …, qui fut définitivement adoptée …ef des Ponts-et-Chaussées Gué- …, au nom de la Chambre de Com- …rojet qui est devenu aujourd'hui le

…issance dans un grand bassin d'évo- …nnement qui sera construit, comme …jà l'occasion de le dire, au nord des …qui prendra le nom de bassin de la …qu'au delà de l'Estaque, le canal longe …, à l'abri d'une digue en enrochements, …a coupée en deux points, pour permettre …venant de la mer l'accès direct des petits …he et des estacades d'embarquement établis …partie du littoral. Au-delà de l'Estaque, un …ssin de garage et au besoin d'opérations, dit …e la Lave, termine cette partie maritime du

…anal passe ensuite du Bassin de la Lave dans …g de Bolmon, annexe de l'étang de Berre, en fran- …ant en souterrain la chaîne de la Nerthe. Ce souter- …, qui prendra le nom de tunnel du Rove, est le plus …portant des ouvrages d'art du projet; il aura une …ngueur totale de 7 kilomètres 385 mètres et compor-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

cours de la déposition que nous rappelions tantôt. plaise à Dieu que cette prévision se réalise, qu'il se crée sur ces territoires, des centres industriels importan et populeux, car ce sera Marseille qui sera chargé de vêtir, de les nourrir, de les approvisionner de tou besoins de l'existence et, quant à l'industrie ma laise, est-il à craindre qu'elle se déplace, quand elle trouvera à Marseille beaucoup mieux pourvue ne l'est aujourd'hui, soit du combustible qui nécessaire, soit des matières premières qu'elle soit des débouchés qui lui permettront d'at points de consommation de ses produits ?

« N'est-il pas véritablement manifeste qui peut favoriser l'activité commercial centre, favorise, dans des proportion égales, l'industrie qui s'y exerce ? Ain M. Féraud, je crois sincèrement que le vœu à exprimer, c'est que l'exécution tion de Marseille au Rhône soit au sible, car nous pouvons être assuré bien, comme il a été dit, « la g mique que la France peut pren

Tracé et construction du c nieurs qui, les premiers, s'o seille au Rhône, proposèr canal à petite section et à Un vaillant citoyen, très naux, M. Louis Niel, ré longeant la côte derri jusc Bouc. vo jà

Digitized by Google

nouveau canal de
ncien canal d'Arles
é Pont-Clapets, situé
éjon. A ce point, le
sa droite et se diri-
qu'il atteignait à Bras-
lieu de terrains bas et
était ainsi de 54 kilo-
était évaluée à 80 mil-
fournir par la Chambre
ncs à fournir moitié par
par le Département, et le
rnir par l'État.
déposé sur le bureau de la
r le gouvernement, a été
parlementaire ; or cette com-
es doléances de personnes
nouveau tracé n'abandonne
ncien canal de Bouc, mais le
usqu'à Arles. La commission a
ésir d'être renseignée sur ces
e étude nouvelle a été faite (1).
on avait été précédemment agitée,
On l'a étudiée à nouveau : le tracé
en rien jusqu'à Pont-Clapets, mais à

occasion de dire déjà que la question du canal de
a été enfin résolue par la loi du 24 décembre 1903.
que nous venons de signaler ont été écoutées ; le
ment du canal sera Arles au lieu de Bras-Mort.
a décidé de donner à ce canal des dimensions moins
ns le projet primitif, de façon à réduire la dépense
me de 71.000.000 de francs, dont la moitié à la charge

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

tera une cuvette d'une largeur moyenne
3 mètres de tirant d'eau en basse mer. I
nant cette cuvette aura 12 mètres de h
de la haute mer. Sous le tunnel, à droi
canal, existera un chemin ; d'un côté, c
de halage large de 3 mètres ; de l'
qu'un trottoir de 1m 50. Au total, l
largeur de 22m 50 ; il donnera passa
bateaux porteurs à vapeur qui nav
sans permettre toutefois qu'ils pu
cette partie du canal.

En atteignant l'étang de Bolm
souterrain du Rove, le canal
débouche dans un bassin de g
écluses de Marignane, éclus
même que celles de Bouc
que d'intercepter les coura
fester dans le canal, tant
l'autre, par suite des vari
tracé traverse l'étang de
pénètre dans l'étang de
Martigues, à l'abri d'un
ouverte en face du h
mettre l'accès direct
sur l'étang de Berr

Après l'étang d
le canal du Roi
gues, puis le ca
teindre Port-d
garage et d'o
[illegible]te le
[illegible]ra

Digitized by Google

VI

...a Navigation, des Marchan-... et des Passagers

— Nous avons successivement étudié ...s subies par le port de Marseille et ...rête à subir encore; nous avons donné ...tails et sur les aménagements qui lui ... et sur l'outillage créé sur les quais. ...maintenant examiner quels profits notre ...e ces améliorations et quels bénéfices lui ...t de considérables dépenses; nous devons ...i le nombre des navires fréquentant nos ...ogressé et dans quelles proportions; quels ...vires, à quelles puissances ils appartiennent, ...archandises ils sont venus chercher dans ...t, quelles autres ils sont venus y porter?

...ponses à ces diverses questions nous sont four-... les statistiques et ces statistiques nous les avons ...dées soit aux travaux publiés chaque année par ...ection du port de Marseille, soit aux comptes ...s divers de notre Chambre de Commerce, soit ... aux publications émanant de la Direction géné-... des Douanes et du Ministère du Commerce. Mais ... détails que l'on peut trouver dans ces travaux sont ...ucoup trop nombreux pour être tous signalés ici, et

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

partir de ce point, il suivrait constamment le canal actuel d'Arles à Bouc, qui serait seulement élargi et dont la profondeur serait portée à deux mètres.

On peut assurer que cette variante au projet primitif n'a absolument aucune utilité ; en outre, elle imposerait une dépense supplémentaire de 11.400.000 francs. Néanmoins, notre Chambre de Commerce n'a pas voulu qu'on put lui reprocher jamais d'avoir mis le plus petit obstacle à la réalisation d'une œuvre appelée à transformer Marseille. Consultée sur le concours financier qu'elle consentirait à donner à la nouvelle combinaison, elle a décidé de prendre à sa charge la moitié de l'excédent de dépense, soit 5.700.000 francs.

Cette décision hâtera-t-elle enfin la solution si impatiemment attendue depuis des années ? Il faut le croire ; et, néanmoins, en voyant les lenteurs avec lesquelles marche une affaire qui aurait dû, depuis longtemps, être solutionnée, on se prend à désespérer de voir jamais votée la déclaration d'utilité publique du canal de navigation de Marseille au Rhône.

Digitized by Google

Digitized by Google

d'Anvers, à partir de 1894. Au [illegible]
Rotterdam menacent de le rejet[illegible] à ces
N'est-il pas temps de porter [illegible] de dire que
table déchéance ? [illegible] navires vont sur
[illegible] constatations d'il y a
[illegible]

Mouvements de la n[illegible]
est particulièremen[illegible]
qui, chaque anné[illegible]
quittent. Sans [illegible]
comparer, po[illegible]
activité à [illegible]
constate[illegible]
nous [illegible]
faire [illegible]

[illegible]	Navires sortis sur lest		2 115
[illegible]	»		2.744
[illegible]	»		2 058
[illegible]	»		1.982

[illegible] connaître des résul-
[illegible] navires sortis
[illegible] tonneaux !
[illegible] qui est faite
[illegible] On sait
[illegible] favorables pour les
[illegible] navire arrivant
[illegible] puisse trouver,
[illegible] cargaison équiva-
[illegible] Il n'en est pas ainsi
[illegible] ports français et à
[illegible] de grandes
[illegible] d'objets d'alimen-
[illegible] la plupart du temps,
[illegible] faible impor-
[illegible] Dans ces condi-
[illegible] navires, arrivés
[illegible] sur lest. Il en sera
[illegible] Rhône amènera éco-
[illegible] marchandises lourdes
[illegible] de la voie ferrée
[illegible]

Digitized by Google

Mouvement général de la Navigation dans le Port de Marse

ANNÉES	ENTRÉES			SORTIES			TOTAL DES ENTRÉES ET		
	Nombre de Navires	Tonneaux de jauge	Effectif des Equipages	Nombre de Navires	Tonneaux de jauge	Effectif des Equipages	Nombre de Navires	Tonneaux de jauge	Effectif des Equipages
1885....	7.918	4.216.629	171.010	7.818	4.223.989	170.085	15.736	8.440.618	341.095
1890....	8.614	4.871.209	205.586	8.635	4.831.742	206.948	17.249	9.702.951	412.534
1895....	7.955	4.860.133	184.982	8 003	4.839.868	191.739	15.958	9.700.001	376.721
1896....	8.150	5.274.904	201.383	8.140	5.273.357	204 113	16.290	10.548.261	405.496
1897....	7.845	5.361.427	194.084	7.886	5 350.774	201.521	15.731	10.712.201	395.605
1898....	8.391	6.005.330	241.140	8.393	5.988.162	240.522	16.784	11.993.492	481.662
1899....	8.919	6.306.964	256.767	8.900	6.283.774	259.132	17.819	12.590.738	515.899
1900....	8.543	6 164 431	251.679	8.531	6.131.823	253.890	17.074	12.296.254	505.569
1901....	8.228	6.531.780	257.178	8.274	6.511.114	257.680	16.502	13.042.894	514.858
1902....	8.315	6.551.727	252.583	8.341	6 540.012	251.193	16.656	13.091.739	503.776
1903....	8 672	7.261.327	269.504	8.680	7 251.413	266.406	17.352	14.512.740	535.910

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

qu'il y a vingt ans ? Les statistiq
questions. Pour le moment conte
c'est à la sortie principalement
lest ; cela résulte aussi bien d
vingt ans que de celles d'aujou

1875 —	Navires entrés sur lest	248
1880 —	»	278
1895 —	»	18
1900 —	»	4

Nulle statistique ne n
tats plus fâcheux ; d'auta
sur lest en 1900 représe

C'est là la conséque
à Marseille relativem
que l'une des condi
entreprises d'armem
dans un port avec
sans être exposé a
lente pour une a
généralement d
Marseille en p
quantités de
tation ; en re
un fret d'u
tance comm
tions on s
avec char
ainsi jus
nomiqu
et enco
détour

Digitized by Google

cette décroissance aurait été encore
la loi de 1893 n'avait enrayé un mou-
nçait la mort à brève échéance de la
En accordant une prime à l'armement
loi a permis aux intéressés de modi-
donnée à leurs efforts et de se procurer
uveau, remplaçant celui qu'ils avaient
ux grandes compagnies de navigation à
constituées à Marseille et, en un mot, les
emblaient avoir fait leur temps et qui se
disparaître dans le passé, ont repris une

yons que les voiliers peuvent, en effet, ren-
arine marchande et au pays tout entier
rvices ; leur navigation à peu de frais les
à aller chercher au loin des marchandises
de valeur médiocre, que les vapeurs ne pou-
nger à transporter. Néanmoins, les sacrifices
lieu de s'imposer en faveur de la navigation à
ne doivent pas dépasser la somme de bénéfices
st en droit d'attendre d'elle ; ces sacrifices, d'au-
t, ne doivent pas être supérieurs à ceux qu'il y a
s'imposer en faveur de la navigation à vapeur,
ule dont on puisse dire qu'elle est vraiment pour
ays « un instrument de fortune et un signe de
e. »

r, sans admettre que plusieurs armateurs de navires
oiles méritent le titre de « cueilleurs de primes » que
r aurait valu, à la faveur de la loi de 1893, une
reprise de voyages sur lest, il y aura lieu cependant
prendre toutes les mesures nécessaires pour que
nblable tentative ne puisse pas même se produire.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

Tableau du mouvement des Vapeurs et Voiliers dans le port de Marseille

ANNÉES	NAVIRES ENTRÉS DANS LE PORT						NAVIRES SORTIS DU PORT					
	VAPEURS			VOILIERS			VAPEURS			VOILIERS		
	Nombre de Navires	Tonneaux de jauge	Equipage	Nombre de Navires	Tonneaux de jauge	Equipage	Nombre de Navires	Tonneaux de jauge	Equipage	Nombre de Navires	Tonneaux de jauge	Equipage
1885	4.511	3.673.999	»	3.407	542 720	»	4.539	3.691.039	»	3.279	532.950	»
1890	5.534	4.406.502	»	3.080	464.707	»	5.565	4.367 369	»	3.070	464.373	»
1895	5.320	4 489.177	»	2.635	370.946	»	5.338	4.463.252	»	2.665	376.616	»
1896	5.617	4.890.763	»	2.533	384 141	»	5.631	4.891.356	»	2.509	382.001	»
1897	5.492	4.996.210	183.157	2.353	365.217	10.927	5.514	4.988.034	196.489	2.372	362.740	11.032
1898	5.922	5.635.547	231.009	2.469	369.783	10.131	5.928	5.616 042	230.408	2.465	372.120	10.114
1899	5.991	5.895 046	245.024	2.928	411.918	11.743	6.001	5.885.632	247.737	2.899	398.142	11.395
1900	5.616	5.746.856	240 505	2.927	417.575	11.174	5.599	5.713.053	242.561	2.932	418.770	11.329
1901	5.665	6.138.416	247.218	2.563	393.364	9.960	5.681	6.111.905	247.372	2.593	399.209	10.308
1902	5.709	6.170.470	242.867	2.606	381.257	9.716	5.726	6.151.353	241.370	2.615	388.659	9.823
1903	5.976	6.839.962	259.236	2.696	421.365	10.268	5.977	6.827.531	256.520	2.703	423.882	9.886

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Ce
mar
plu
l'
por
d'u
pu
l'a
va

a
l

Mais vingt ans après, quel grand changement s'est produit à notre détriment !

1895.	Pavillon français	56,9 o/o.	Pavillon étranger	43,1 o/o.
1900	»	52,4 o/o.	»	47,6 o/o.

Pour peu que ce même mouvement se poursuive quelques années encore, c'en est fait : le pavillon étranger sera, dans le port de Marseille, prépondérant sur le pavillon national. Or, nous l'avons dit, c'est ce danger qu'il faut à tout prix éviter.

Notre Chambre de Commerce faisait connaître récemment que l'augmentation annuelle du tonnage construit dans les dix dernières années s'élevait pour :

L'Angleterre à	300.000	tonneaux	par an.
L'Allemagne à	100.000	»	»
La France à..... ..	8.000	»	»

Notre infériorité n'est-elle pas visible ? On assure que le remède à cet état de choses sera donné par la loi projetée sur la marine marchande. Que ce remède soit donc appliqué au plus tôt, car les chiffres nous prouvent que, dans la situation actuelle, chaque jour amène une aggravation dans la chute effrayante de la marine de la France.

On remarquera dans les tableaux suivants les progrès sensibles faits, surtout en ces dernières années, dans notre port, par la marine marchande du Danemark, de la Russie et de l'Italie, sans compter celle du Japon qui, inconnue à Marseille avant 1897, est parvenue en peu de temps à en éclipser plusieurs autres.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Navire
coup, l'i
entrant
pavillon
et d'ail
sembl
déplo
Ce
à obt
pas,
plus
rest
ré
tr
r
l'

Pavillon des Navires Français et Étrangers

Entrés et Sortis du Port de Marseille

ANNÉES	Français	Allemands	Anglais	Autrichiens	Danois	Espagnols	Grecs	Hollandais	Italiens	Japonais	Ottomans	Russes	Suédois Norvégiens	Divers	TOTAL
1885	**5.289.811**	**123.301**	**1.225.739**	**84.123**	**12.009**	**323.662**	**187.142**	**465.372**	**704.665**	**»**	**2.537**	**14.816**	**108 156**	**»**	**8.540.618**
1890	**6.007.620**	**122 216**	**1.785.052**	**107.815**	**32.329**	**615.290**	**159.517**	**181.639**	**489.742**	**»**	**4.722**	**21.861**	**168.509**	**5.734**	**9.702 046**
1895	**5.644.130**	**129.698**	**2.054.809**	**266 622**	**38 958**	**525.062**	**313.809**	**242.489**	**318.657**	**»**	**21 346**	**20.924**	**120.246**	**3.251**	**9.700.001**
1896	6.108.786	184.736	2.086.396	348.648	49 726	620.129	306 929	258.793	369.505	»	45.718	59.583	86.812	22.500	10.548.261
1897	6.248.055	168.310	2.164.700	323 689	29.862	624.982	207.940	229.909	509.237	58.458	18.562	37.325	67.407	23.745	10.712.201
1898	6.332.051	146.092	2.987.057	354 410	26 904	623.206	264.190	248.568	673.759	155.205	32.745	47.953	100.878	474	11 993.492
1899	6.736.221	185.3[illegible]5	3 081.470	304.19[illegible]	41.690	609.976	375.701	238.017	642.206	194.588	17.266	73.033	81.403	9.592	12.590.738
1900	6.448.554	170 853	3 082.564	276.751	48 643	568.512	309.328	289.162	700.268	198.085	33.723	78.216	76.207	15.388	12.296.254
1901	6.573.673	310.048	3.264.998	319.107	84.834	595.309	423.285	295.113	767.066	203 484	32.401	73.762	94.277	5.637	13.042.894
1902	6.482.749	388.239	3.285.420	345.426	62.169	571.379	383.315	398.469	768.895	200.066	20.138	66 278	103.385	15.811	13 091.739
1903	6.939.133	420 683	3.700.455	473.521	76.926	666 325	476.606	428.166	883,644	199.443	38.987	58.044	109.258	41.549	14.512.740

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Tableau du mouvement de la Navigation Française et Étrangère dans le port de Marseille

ANNÉES	NAVIRES FRANÇAIS						NAVIRES ÉTRANGERS						TOTAL DES NAVIRES		
	Voiliers			Vapeurs			Voiliers			Vapeurs					
	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage
Entrées															
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2 413 113	»	1.442	351.991	»	1.170	1.227.796	»	7.918	4.216.629	»
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2 835.150	»	951	258.945	»	1.450	1 591.352	»	8 614	4.871.209	»
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	681	191.733	»	1.453	1.847.635	»	7.955	4.860.133	»
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	683	190.522	»	1.581	2.031.198	»	8.150	5.274.904	»
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	652	175.731	»	1.573	2.065.187	»	7.845	5.361.427	»
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	569	150.195	4.749	1.868	2.679.998	88.314	8.391	6.005.330	241.140
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	161.016	5.596	1 825	2.766.978	94.375	8 919	6.306.964	256.767
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	145.267	5.080	1.776	2.794 566	97.469	8.543	6.164.431	251.679
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	4 560	1.880	3.097.294	102.765	8.228	6.531.780	257.178
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	4 260	1.957	3 183.741	106.262	8.315	6.551 727	252 583
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2 163	3.659.685	117.503	8.672	7.261.327	269.504
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7 819	4.223.989	[illegible]

Digitized by Google

...de Pavillons

...E JAUGE

			1899	1900	1901	1902	1903
		...2.741	93.127	85 463	153.387	194 808	211.820
		...02.858	1.540.215	1.530.725	1.631 078	1.642.798	1.848.904
		177.965	149.292	137.152	157.688	175.187	235.193
		13.655	21.001	24.497	43.474	31.535	38.284
		308.979	305 721	281.711	303.828	286.389	332.355
		132.149	186.387	152.064	211.103	191.976	237.847
	...013	124 758	119.370	143.035	144.111	196.975	213.239
	...020	341.251	318.715	351.201	387.824	383.730	437.085
	...9	75.715	100.782	98.540	99.911	100.435	99 675
	8.525	17.412	9.147	17.489	15.049	10.025	20.917
	18.680	22.828	38.392	39 680	36.207	34.235	30.302
	33.064	50.638	39.287	39.299	47 820	51.629	52.973
...0	42.300	299	5.057	7.011	3.610	7.750	19 579
...7.755	2.223.328	2.831.248	2.926.493	2 907.867	3.234.790	3.307.472	3.778.173
...55.602	3.127.546	3.156.914	3.357.281	3.223.956	3.276.324	3.232.540	3.473.240
5.273 357	5.350.774	5.988.162	6.283.774	6.131 823	6.511.114	6.540.012	7.251.413

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Tableau du Mouveme

PAVILLONS	NOMBRE DE					
	1885	1890	1895	1896	1897	1898
Allemand..	86	72	56	66	62	
Anglais.....	537	704	602	601	628	
Austro-Hongrois ...	106	113	207	233	210	
Danois.....	18	30	31	33	23	
Espagnol.....	408	463	373	414	1	
Grec	314	234	232	232		
Hollandais	103	59	77	81		
Italien.....	814	597	434	418		
Japonais.....	»	»	»	»		
Ottoman	5	12	17			
Russe.....	17	17	16			
Suédois-Norvégien..	150	143	80			
Divers	6	2				
Pavillon Étranger..	2.564	2.446				
Pavillon Français..	5.254	6 18				
TOTAUX.....	7.818					

Digitized by Google

personnel d'officiers, de
chauffeurs auquel on ne
appel. D'autre part, ainsi
ns son *Étude sur Colbert*,
ront-elles leurs cargaisons
sentielle, elles ne sont pas
abotage ? »

le Lavison dans son savant
les primes, les caboteurs
sérieux, par exemple, dans le
ennent de l'Amérique du Sud.
s longs courriers à Marseille ou
istribués par les caboteurs dans
ope ; que demain les armements
aissent à Marseille, les caboteurs
ribuer partout les cafés du Brésil,
nsporteront plus un sac. Ce qui se
chandises a lieu aussi pour les passa-
en voit-on pas prenant leurs billets
ur Naples, après avoir traversé l'Atlan-
er jusqu'en France. Ce sont encore les
mènent à Marseille ou à Gênes ces longs
grants Syriens, Arméniens et autres qui
directement par mer ou par la voie du
d'atteindre l'Amérique. »

par ces quelques exemples, combien une
aide l'autre et combien il était nuisible à tous
ts que l'une, le long cours, fût protégée et que
le cabotage, ne le fût pas. Aussi a-t-il été très
sant que la loi du 30 janvier 1693, réparant
ute, décidât que la navigation au cabotage inter-
nal recevrait les deux tiers de la prime accordée

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

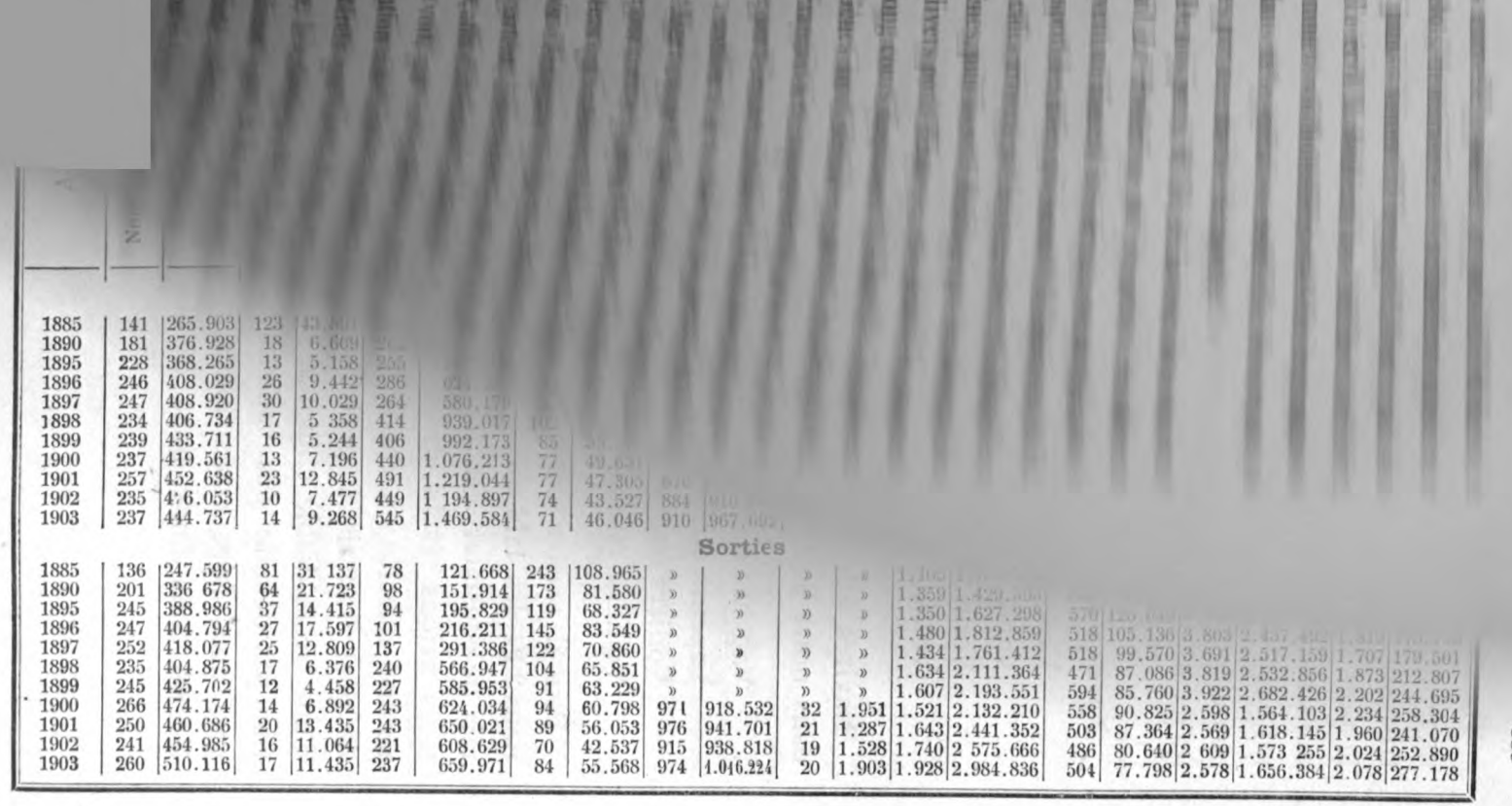
Cabotage et navigation au long cours. — Les navires appartenant à la marine marchande sont divisés aujourd'hui, par les règlements, en trois grandes catégories : 1° les navires se livrant à la navigation au long cours ; 2° ceux se livrant au cabotage international, dans la Méditerranée et les mers d'Europe ; 3° ceux enfin se livrant uniquement au cabotage français. Les chiffres que nous aurons à donner relativement à cette troisième catégorie se rapportent au mouvement maritime entre Marseille et les ports français de la Manche, de l'Océan Atlantique et de la Méditerranée, y compris les ports de la Corse et de l'Algérie.

Pour se rendre exactement compte des causes qui ont pu amener des modifications sensibles au cours de ces récentes années, parmi les catégories diverses de navires marchands, il y a lieu de faire connaître ce q[illegible] s'est produit dans la législation relativement aux pri[illegible] à la marine marchande.

La loi du 29 janvier 1881, qui était en vigu[illegible] début de la période qui nous occupe spéciale[illegible] qui l'a été jusqu'à la promulgation de la loi du [illegible] 1893, accordait, par son article 9, une prime [illegible] tion aux navires français à voiles et à [illegible] prime s'appliquant exclusivement à la [illegible] long cours, nullement à celle de cabota[illegible]

C'était là sans nul doute un tort au[illegible] nomique, car on allait laisser pé[illegible] d'armement des plus utiles et qu[illegible] services qu'elle rend à l'État, [illegible] ciaux. Non seulement, en ef[illegible] bateau[illegible] [illegible]s à p[illegible] rend[illegible] [illegible]e l[illegible]

Digitized by Google



1885	141	265.903	123	43.801																		
1890	181	376.928	18	6.669																		
1895	228	368.265	13	5.158	255																	
1896	246	408.029	26	9.442	286																	
1897	247	408.920	30	10.029	264	580.179																
1898	234	406.734	17	5 358	414	939.017	102															
1899	239	433.711	16	5.244	406	992.173	85															
1900	237	419.561	13	7.196	440	1.076.213	77	49.630														
1901	257	452.638	23	12.845	491	1.219.044	77	47.305	870													
1902	235	4:6.053	10	7.477	449	1 194.897	74	43.527	884	910												
1903	237	444.737	14	9.268	545	1.469.584	71	46.046	910	967.692												
Sorties																						
1885	136	247.599	81	31 137	78	121.668	243	108.965	»	»	»	»	1.[illegible]	[illegible]								
1890	201	336 678	64	21.723	98	151.914	173	81.580	»	»	»	»	1.359	1.429.[illegible]								
1895	245	388.986	37	14.415	94	195.829	119	68.327	»	»	»	»	1.350	1.627.298	570	120.[illegible]						
1896	247	404.794	27	17.597	101	216.211	145	83.549	»	»	»	»	1.480	1.812.859	518	105.136	3.803	2.457.[illegible]	[illegible]			
1897	252	418.077	25	12.809	137	291.386	122	70.860	»	»	»	»	1.434	1.761.412	518	99.570	3.691	2.517.159	1.707	179.501		
1898	235	404.875	17	6.376	240	566.947	104	65.851	»	»	»	»	1.634	2.111.364	471	87.086	3.819	2.532.856	1.873	212.807		
1899	245	425.702	12	4.458	227	585.953	91	63.229	»	»	»	»	1.607	2.193.551	594	85.760	3.922	2.682.426	2.202	244.695		
1900	266	474.174	14	6.892	243	624.034	94	60.798	971	918.532	32	1.951	1.521	2.132.210	558	90.825	2.598	1.564.103	2.234	258.304		
1901	250	460.686	20	13.435	243	650.021	89	56.053	976	941.701	21	1.287	1.643	2.441.352	503	87.364	2.569	1.618.145	1.960	241.070		
1902	241	454.985	16	11.064	221	608.629	70	42.537	915	938.818	19	1.528	1.740	2 575.666	486	80.640	2 609	1.573 255	2.024	252.890		
1903	260	510.116	17	11.435	237	659.971	84	55.568	974	1.016.224	20	1.903	1.928	2.984.836	504	77.798	2.578	1.656.384	2.078	277.178		

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

à la navigation au long-cours. C'est sous le pri
de cette loi que nous existons à cette heure et, en
courant les tableaux que nous allons publier, on
se rendre compte des améliorations que ces
nouvelles ont assuré à la marine marchand
quelques chiffres principaux permettront tout
de fixer l'état de ces améliorations depui
de 1893.

**Mouvement de la Navigation à voiles et
sous pavillon français à Marseil**

ANNÉES	LONG-COURS Tonnage	CABO INTER To
1894.....	625.704	
1895.....	776.824	
1896.....	839.862	
1897.....	849.835	
1898.....	823.343	
1899.....	869.115	
1900.....	907.823	
1901.....	939.601	
1902.....	899.57	
1903.....	975.3	

Pour les navires au l
constants depuis 1894 :
cabotage international
plir qu'après une pé
à é qu'à

Digitized by Google

est un des éléments utiles
nde ; mais il ne doit être cepen-
auxiliaire, tandis que, dans les
il est devenu notre principal,
tre unique élément.
l'avons constaté tantôt, cette situa-
plus encore autrefois, puisque la
iorée. La loi projetée sur la marine
iorera-t-elle davantage ? Espérons-
est grand, n'hésitons pas à le recon-

importées et exportées. — Jusqu'ici nous
ement à étudier les mouvements de la
ans le port de Marseille. Nous avons à

s déjà fait connaître notre sentiment sur cette loi nou-
le même sujet, les conclusions d'un excellent rapport
Chambre de Commerce de Marseille par un de ses mem-
distingués, M. Albert Armand : « L'examen du mouve-
avigation des principales puissances pendant 30 ans, de
fournit les constatations suivantes :

est passée de	74 à 97	millions de tonn.,	gain	23	millions de tonn.
»	14 à 36	»		22	»
»	21 à 27 1/2	»		6 1/2	»
»	11 à 17	»		6	»
»	29 à 33 1/2	»		4 1/2	»
»	5 à 9	»		4	»

comparaisons si fâcheuses ont provoqué l'attention des
irs publics, qui se sont efforcés, par une nouvelle loi promul-
le 7 avril 1902, de venir en aide encore plus complètement que
passé aux Chantiers de constructions navales et aux Entreprises
limes. Mais cette loi a subi, dans les discussions parlementaires,
telles déformations, soit par le manque de corrélation entre les
nages à primer et les sommes votées pour cet objet, soit par la
itation en tonnage et en argent, qu'il est absolument urgent d'y
venir et de supprimer ces limitations, ou tout au moins de mettre
harmonie les dotations avec les tonnages, si l'on ne veut pas qu'elle
le directement à l'encontre du but qu'elle poursuit. »

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Tous les tableaux que nous avons publiés jusqu'ici ne nous avaient pas permis de constater avec trop de tristesse l'état de la marine marchande française dans le port de Marseille. Mais ce dernier, au contraire, nous montre cet état sous les plus noirs aspects. Examinons, en effet, les chiffres de la dernière année soumise à notre examen, l'année 1900, et voyons ce qu'ils disent.

Navires au long cours entrés dans notre port :

Vapeurs français	237
Vapeurs étrangers	440
Voiliers français	13
Voiliers étrangers	77

Navires affectés au cabotage international entrés dans notre port :

Vapeurs français	919
Vapeurs étrangers	1336
Voiliers français	3
Voiliers étrangers	556

Peut-il exister des chiffres plus accablants pour nous ? Et les tableaux précédents nous auraient permis de constater ces tristes résultats dès le début, si nous avions exclu de nos totaux le nombre des navires affectés au cabotage français. La navigation de port français à port français nous sauve seule d'une irrémédiable chute; et qui sait si nous ne verrons pas demain des vapeurs et des voiliers étrangers nous faire concurrence, même sur ce dernier terrain. Sans doute, nous le disio[illegible]ques pages

Digitized by Google

plus haut, le cabotage est un [illegible]
de la marine marchande ; [illegible]
tant qu'un élément auxiliaire, [illegible]
conditions actuelles, il est devenu [illegible]
pour ne pas dire notre unique élément.

Et cependant, nous l'avons [illegible]
[illegible]
oi de 1893 l'a améliorée [illegible]
marchande l'améliorera-t-elle [illegible]
e (1). Mais le mal est grand, [illegible]
aître.

[illegible]

(1) [illegible]

[illegible]

iant
it, en
avait
intenant
eprendra
cuper.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Tableau comparatif des Importations et des Exportations par le port de Marseille

		1875	1880	1895	1900
IMPORTATIONS					
Commerce général	Quantités en quintaux métriques	17.278.391	23.573.169	26.735.426	30.030.309
	Valeur en francs	1.174.491.866	1.317.398.339	1 127.756.000	1.207.335.000
Commerce spécial	Quantités en quintaux métriques	15.037.075	20.652.222	19.171.322	20.967.575
	Valeur en francs	863.128.268	998.957.534	794.941.400	869.541.000
EXPORTATIONS					
Commerce général	Quantités en quintaux métriques	8.274.741	9.714.181	17.130.052	20.715.549
	Valeur en francs	856.836.061	831.901.180	834.286.300	1.095.991.800
Commerce spécial	Quantités en quintaux métriques	6.768.311	6.951.617	10.257.587	11.459.062
	Valeur en francs	561.757.159	507.506.208	500.825.000	730.709.600

Digitized by Google

Mouvement général des Marchandises reçues ou expédiées par le Cabotage Français (1)

ANNÉES	ARRIVAGES			EXPÉDITIONS			TOTAL des arrivages et des expéditions
	Grand Cabotage	Petit Cabotage	Total	Grand Cabotage	Petit Cabotage	Total	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1885	31.213	223.495	254.708	63.934	277.627	341.611	596.319
1890	59 992	192.550	252.542	63.801	368.053	431.854	684.396
1895	84.198	311.160	395.358	75.016	311.224	386.240	781 598
1896	126.159	272.557	398.716	75.851	303.098	378.949	777 665
1897	152.663	351.892	504 560	82.889	301.462	334.351	888.911
1898	174.049	259.610	433.659	94.584	335.495	430 079	863.738
1899	193.762	279 180	472.942	88.988	329.889	418.877	891.819
1900	158.253	334.276	492.529	84.717	325.062	409.779	902.308
1901	166.250	332.758	499.008	74.732	305.815	380.547	879.555
1902	158.903	405.506	564.409	81.750	309.357	391.108	955.517
1903	134.006	346.671	480.677	»	»	»	»

(1) D'après le règlement d'administration publique qui a complété la loi sur la marine marchande du 7 avril 1902, la navigation de grand cabotage, ou cabotage international, compte aujourd'hui trois divisions : la première, comprenant les ports de la Baltique ; la seconde, comprenant les ports des côtes de l'océan Atlantique, de la Manche et de l'océan Boréal, à l'intérieur des limites de la navigation au long-cours ; la troisième, comprenant les ports de la Méditerranée, de la mer Noire et de la mer d'Azow.

Si toutes les nations, ou à peu près, connaissent la distinction en navigation au long-cours et en cabotage et réservent cette dernière à leur pavillon, la France est seule à mettre dans une catégorie à part le cabotage international, dans le but de le soumettre à une protection spéciale. La première loi sur les primes, en 1881, avait laissé en dehors de la protection le cabotage international ; le long-cours seul était primé. Le législateur de 1893 fut plus hardi : la navigation internationale fut presque traitée d'égale à égale avec la navigation au long-cours et se vit attribuer les deux tiers de la prime accordée à cette dernière.

Même droit lui fut réservé dans la loi récente du 7 avril 1902 ; étant donné l'état général de notre marine [illegible] ce, il ne pouvait, en effet, être question d'exclure de [illegible] navigation qui avait droit à la même sollicitude que [illegible] pérons maintenant que ce sacrifice sera récompen[illegible] pavillon reprendra dans cett[illegible] navigatio[illegible] il y occuper.

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autres marchandises	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Houille et coke	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pommes de terre et légumes secs	»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	»	[illegible]
Total	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
PORTS DE L'OCÉAN										
Sucre brut	»	10.826	13.442	1 588	20 302	60 084	90 401	70 018	87 431	91 430
Fers et aciers	9 140	9.930	22 318	26 900	31.805	43 556	42.356	35 238	32 300	25 738
Grains et farines de froment	»	»	»	60 885	63.170	14.767	9.111	1 115	3.645	4 460
Ouvrages en métaux	975	1 992	2.022	1.970	2.402	5.027	6.905	5.047	6 000	3.628
Tissus	»	1.936	5.008	3.701	4.308	8.101	6 510	3.756	5.910	5.328
Vins	»	»	2.915	2.665	3.782	4.777	4.183	4.098	4.526	1.700
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs	399	444	1.634	983	1.311	1.786	3.978	2.826	1.307	2.150
Résines de pin et de sapin	803	764	3.316	2.540	2.569	3.515	3.150	4.633	3.150	3.518
Nitrates	»	1.083	2.179	732	»	1.002	2.667	769	»	»
Papier et ses applications	»	832	1.267	1.852	1.598	1.854	2.097	2.128	»	2.012
Huiles d'arachide et de graines grasses	5.263	1.337	2 695	2.189	1.924	2.345	2.029	2.803	2 271	2.054

Sons et fourrag. (paille, foin, herbe, etc.)	7 238	17.448	10.288	14.258	16.886	13.463	11.677	11.755	11.145	9.645
Futailles vides	»	4.823	6.506	8.742	9.260	8.503	10.679	12.293	11.433	11.655
Savons	4.368	5.689	6.721	7.605	8.162	9.229	9.578	8.684	7.721	9.024
Farineux alim. aut. que ceux désignés.	»	»	6.278	7.686	5.367	»	9.449	7.035	8.413	6.678
Vins	5.769	7.867	32 834	15 140	8.596	6.081	5.749	3.618	4.657	5.313
Pommes de terre et légumes secs	4.007	7.438	4.951	4.323	4.216	7.476	6.969	7.130	7.637	6.362
Fers et aciers	2 988	2.827	4 130	3.726	3.748	5.219	6.361	6.057	3.724	2.985
Bois communs	»	5.947	11.542	7.955	7.139	9.447	5.609	7.440	4.802	3.063
Huiles d'arachide et de graines grasses	4.296	2.894	3.411	2.618	6.708	5.820	5.567	5.876	5.736	6.038
Soufre	5.205	»	4.543	3.746	5 319	4.575	5.198	5.438	4.716	4.153
Riz	861	»	5.590	4.378	3.082	4.099	4.955	3.755	3.309	3.987
Tourteaux de graines oléagineuses	2.997	8.281	8.910	7 907	6.776	4.898	4.846	4.863	2.568	2.529
Produits chimiques	3.302	3.456	5.133	8.386	5.665	5.672	4.826	5.545	4 027	4.776
Sucre raffiné et brut	947	4.180	2.243	2.960	3.125	7.303	3.285	3.382	3.048	2.408
Ouvrages en métaux	7.800	2.159	3.031	2.074	2.354	3.226	3.150	2.328	3 089	4.523
Bière	975	1.833	2.785	2 868	3.282	3.258	3.012	2.748	3.017	2.931
Huiles de schiste et de pétrole, etc	»	»	4.680	5.421	5.173	3.834	2.777	5.215	5.622	6.615
Graisses, suif brut et saindoux	»	»	1.903	2.060	1.214	1.353	2.439	1.768	1.651	1.119
Plomb	605	1.054	621	»	»	1.021	2.385	1.462	1.678	3.208
Tissus de toute sorte	1.106	1.480	1.397	1.735	1.751	1.829	2.325	2.124	2.142	2.077
Huiles d'olive	»	1.838	1 869	1.996	2.491	860	2.181	2.295	2.240	691
Zinc	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Graines et fruits oléagineux	»	992	2.661	1.494	900	1 579	1.849	2 749	2.608	2.431
Fruits de table	14.536	8.211	1.515	1.081	858	1.425	1.849	1.245	775	2.017
Eaux-de-vie	4.584	4.338	2.208	2.247	2.639	2.359	1.671	1.535	1.609	1.255
Fruits, tiges et filaments à ouvrer	»	»	1.660	3.202	»	1.509	1.635	3.099	4.015	3.263
Autres marchandises	52.523	48.384	28.594	35.650	30.346	21.782	31.566	32.862	30.563	44.498
TOTAL	252.433	368.053	311.224	303.098	301.462	335.495	329.889	325.062	305.815	309.357
PORTS DE L'OCÉAN										
Savons	14.056	14.737	24.436	23.329	22.307	21.691	19.234	18.771	20.418	19.852
Minerais	»	»	8.498	13.666	11.551	9.122	12.428	9.869	5.814	7.218
Plomb	»	576	3.773	4.745	8.190	12.436	11.637	12.160	10.934	22.240
Riz	»	949	1.840	540	1.781	3.195	8.312	6.777	3.289	»
Huiles d'olive	»	2.275	1.487	5.850	5.600	5.737	5.430	4.156	2.756	1.103
Soufre	1.638	2.586	2.807	3.743	5.647	5.606	4.179	3.674	4.674	2.989
Fonte	»	»	»	1.988	1.050	1.715	3.207	6.183	1.663	2.409
Produits chimiques	661	»	1.795	1.773	4.150	2.593	2.863	3.378	6.777	5.218
Vins	5.515	2.290	3.180	2.372	2.022	2.192	2 497	1.724	2.217	2.181
Sons et fourrag. (paille, foin, herbe, etc.)	»	»	542	»	1.682	»	1.410	»	»	»
Noir animal	»	»	1.283	1.504	»	»	1.100	»	»	»
Fruits de table	1.438	3.938	1.331	920	1.164	1.483	1.099	»	687	950
Bois	»	942	827	»	1.581	1.121	1.007	1.477	1.152	978
Autres marchandises	31.923	35.508	23.217	15.371	16 164	27.593	14.584	16.548	14.851	16.612
TOTAL	55.231	63.801	75.016	75.851	82.889	94.584	88.988	84.717	74.732	81.750
TOTAUX GÉNÉRAUX	307.544	431.854	386.240	378.949	384.351	430.079	418.877	409.779	380.547	391.107

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Nomenclature des principales Marchandises entrées à Marseille venant des autres ports français

PORTS DE LA MÉDITERRANÉE	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
	T.	T.	T.	T.	T	T.	T.	T.	T.	T.
Matériaux à bâtir	19.304	2.417	54.395	34.173	160.817	62.389	71.743	101.216	81.268	77.889
Bois communs	26.789	35.214	99.787	41.167	43 135	42.615	43.400	41.373	47.512	41.545
Vins	58 395	30.020	48.542	39.053	42.078	37.499	28.749	50.000	51.302	125.778
Soude et carbonate de soude	»	»	5.559	6.692	7.713	17.837	26.878	39.386	50.626	55.383
Minerai	2.604	»	24.407	27.581	29.859	22.108	26.112	18.641	»	10.901
Sel marin	18.796	11.545	14.985	13.438	14.354	23.283	33.138	27.511	28.844	25.386
Futailles vides	7.746	5.408	10.340	26.154	9.296	6.509	9.391	8.285	7.691	8.981
Issins et farines de froment	953	726	4.001	9.118	4.640	1.508	5.337	5.198	3.327	2 577
Verres et cristaux	2.112	1.996	2.700	3.160	3 717	3.960	4.589	2.411	2.716	4.101
	4.455	1.919	1.199	2.306	1.894	3.719	4.139	2.076	2.927	2.822
	1.019	1.303	1.041	1.652	1.575	1.780	2.684	1 708	1.880	2.209
	»	706	3.925	1 463	2.107	1.384	2.296	3 144	2.605	3 051
	»	587	485	2.295	1.965	2.404	2.113	1.568	1.564	1.364
	702	1.303	1.903	962	2.471	2.638	1.918	736	1 895	2.107
		2.802	4.159	3.766	4.668	5.751	1.839	5.384	9.124	10 905
		1.195	1.612	1.720	1.440	1.864	1 778	1.501	2.015	2 458
		6 582	3 035	1.433	1.944	2.441	1.398	1.032	2.028	3.001
			1.068	890	1.120	1.464	1 384	»	»	1.419
			921	1.495	»	841	1.350	728	938	1.682
				»	406	»	1.300	»	»	283
				957	624	613	981	758	1.204	1.061
				1 070	988	1.095	948	851	854	600
					661	705	909	»	841	1.183
					519	734	898	1.421	1.328	1.244
					947	658	799	758	»	318
						»	790	»	»	»
							760	»	»	385
							11.561	18.670	30.068	16.626
								»	»	237
								»	»	»
								791 276	332.757	405.506
									131	91.456
										25.738
										1 450
										98

Digitized by Google

De quels
vires
ées par
ngers avec
ions ? Telles
ns ici à répon-
tableaux et grâce
s de suite que l'Italie,
ce sont les pays d'Europe
ons le plus. Hors d'Europe
premier rang dans nos rela-
ndes, les États-Unis, etc. (1)

des détails circonstanciés sur les diverses
Marseille en provenance des pays étrangers,
et à destination de ces mêmes pays, il nous sera
signaler dans une énumération rapide certaines

gne fournit à Marseille principalement des charbons ; vins et du plomb; la Russie, du blé, des avoines, du ole ; l'Angleterre, des charbons; la République Argen- maïs, des suifs ; les Etats-Unis, des huiles de coton, du des suifs, des charbons; le Brésil, des cafés, des cacaos; les huiles d'olive et des bois; l'Egypte, du coton ; les Indes es, des peaux et des graines oléagineuses ; la Chine, des , des graines oléagineuses, des huiles de palme ; la Roumanie, avoines, des maïs ; l'Australie, des peaux; la Turquie, des blés, avoines, etc., etc.

D'autre part, Marseille fournit aux Pays-Bas des huiles de coco; à l'Allemagne, des huiles de coco et des tourteaux ; à l'Angleterre, des farines et des huiles; à la Belgique, des farines ; à la Suisse, des farines et des semoules ; à la Turquie, des farines, des sucres, du savon, des tuiles et des briques; à l'Egypte, des farines et des bougies ; à la Perse, des sucres ; au Maroc, des sucres; à la Chine, des vins ; à la Russie, des huiles; à l'Italie, des suifs ; à l'Espagne, des ciments, etc., etc.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

TABLEAU DU COMMERCE GÉNÉRAL DE MARSEILLE

Marchandises proprement dites non compris le Numéraire

ES DES MARCHANDISES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.
Importations										
handises / Navires français....	728.850	633.302	838.086	762.019	889.229	898.560	921.978	973.436	1.153.391	995.218
s par / Navires étrangers...	1.430.362	1 902.553	1.835.384	1.977.438	1.988.515	2.297.307	2.159.640	2.029.506	2.095.347	2.162.805
TOTAL.....	2.189.212	2.535.855	2.673.470	2.739.457	2 847.744	3.195.867	3.081 618	3.002.942	3.248.738	3.158.023
Exportations										
rançais....	579.526	683.077	1.162.342	1.219.800	1.393.933	1.410.518	1.516 459	1.511.678	1.375.135	1.507.758
	505.618	615.250	550.445	580.969	505.100	471.290	586.944	559.377	563 416	558.334
	327	1.712.787	1.800.769	1.899.033	1.881.808	2.103.403	2.071.055	1.938.551	2.066.092	
Exportations réunies										
	1 981 819	2.283.162	2.309.078	2.438.437	2.485.114	2.528.526	2.502.976			
	793 615	2.768.597	2.746.584	2.588.883	2.658.763	2.721.139				

Digitized by Google

Autres											
Italie											
Possessions											
Grèce											
Roumanie et Mont											
Turquie											
Egypte											
Régence de Tripoli											
Maroc											
Côte Occidentale d'Afrique											
Possess. angl. de l'Afrique occidentale											
» » » orientale											
Autres pays d'Afrique	10										
Indes anglaises	8										
» hollandaises	23	24									
Japon	»	26									
Chine	30	»	1								
Royaume de Siam	»	»	»								
Australie	»	1	3	3							
Autres îles de l'Océanie	»	15	»	14	13						
Etats-Unis, Océan Atlantique	76	65	43	59	54	120					
Mexique	7	25	11	15	7	3	11				
Nouvelle-Grenade	3	22	»	»	»	»	»	»	»	»	
Venezuela	3	3	1	»	»	»	»	»	»	»	
Brésil	31	47	32	41	37	23	21	18	16	15	14
Uruguay	17	8	6	7	3	7	5	4	3	4	3
République Argentine	66	70	48	65	65	63	56	50	50	39	54
Chili	1	6	»	3	1	»	2	»	»	»	1
Colombie	»	»	13	12	12	13	13	11	16	15	10
Haïti, Cuba, Porto-Rico	12	8	8	4	»	»	7	3	7	4	9
Possessions espagnoles d'Amérique	8	10	»	3	»	»	»	»	»	»	»
» anglais. de l'Amér. du Nord.	4	6	3	4	2	6	4	4	2	»	»
» » » (Autres).	4	4	7	6	6	4	4	5	9	6	3
» hollandaises d'Amérique.	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»
Equateur	2	1	1	»	1	»	»	»	»	»	1
Autres pays	»	6	11	6	19	14	4	2	»	2	7
TOTAUX	3.409	3.339	2.514	2.797	2.596	3.013	3.083	2.983	3.053	3.065	3.282

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Tableau indiquant les relations du port de Marseille avec les pays étrangers

PAYS DE PROVENANCE	NOMBRE DE NAVIRES ENTRÉS DANS LE PORT DE MARSEILLE										
	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Russie. Mer Baltique	21	19	23	14	15	18	12	9	10	3	4
» Mer Noire	396	361	303	300	294	326	288	241	245	224	300
[illegible]éde	40	25	17	19	14	18	12	11	6	5	7
[illegible]ge	»	»	1	1	9	»	»	»	»	2	1
[illegible]rk	»	4	7	7	2	1	»	»	1	2	»
[illegible]re	245	234	287	306	327	399	480	470	459	464	470
[illegible]e	16	33	8	9	2	4	3	3	7	25	27
	20	42	44	44	40	35	38	38	36	48	76
	23	5	5	6	1	9	5	4	5	10	10
	14	3	1	3	3	1	1	2	2	3	12
	420	408	224	248	272	252	262	233	178	225	288
	77	37	66	102	121	103	109	122	118	109	118
	720	629	506	483	465	511	665	661	685	651	666
Possess. anglaises de la Méditerranée	31	12	28	53	3	20	52	56	53	54	55
Grèce	131	68	17	37	17	8	20	34	11	11	6
Roumanie	54	74	53	65	53	68	47	32	45	39	47
Turquie	214	196	158	205	185	139	151	147	191	159	177
Egypte	96	82	28	26	48	33	24	22	21	19	12
[illegible]ence de Tripoli	71	78	74	52	56	54	51	37	16	46	52
	45	29	30	38	21	26	31.	30	31	36	41
[illegible]dentale d'Afrique	36	31	7	8	2	3	1	»	»	1	»
de l'Afrique Occidentale	44	23	12	7	13	23	20	28	21	20	31
Orientale	»	12	14	24	24	29	9	23	27	26	27
[illegible]ne	21	19	16	18	19	11	13	14	14	14	18
	168	142	146	123	79	133	142	119	127	148	167
	90	44	49	36	19	24	29	36	35	57	57
	2	27	40	54	47	52	55	60	60	62	82
	41	5	10	9	8	3	5	10	15	15	17
	»	2	»	»	»	»	1	1	1	»	1
	3	2	2	3	6	47	52	53	61	61	54
	6	21	7	4	4	3	2	7	6	8	1
	97	93	53	65	104	135	116	114	143	62	67
	23	13	4	7	12	4	8	2	5	5	1
		11	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		3	5	5	3	3	2	1	1	4	4
			4	2	11	20	18	24	15	11	10
			11	12	9	1	8	15	14	11	22
			37	62	51	46	52	44	40	41	53
				2	5	4	3	2	5	2	3
				10	1	»	»	1	1	»	»
					»	»	4	2	11	6	12
					»	»	»	9	7	4	»
					»	»	4	2	1	3	3
					»	»	2	1	9	8	9
					»	»	20	2	1	1	»

Digitized by Google

Dun[illegible]											
Bordeaux											
Le Havre											
Saint-Nazaire											
Autres ports											
TOTAUX.....	26.20[illegible]										
Méditerranée											
Port-de-Bouc.....	61.856	43.325	[illegible]								
Cette.....	35.272	25.185	26.830								
St-Louis-du-Rhône..	26.323	24.593	32 671	34							
Propriano.....	6.557	5.589	9.231	14.259							
Salins-d'Hyères.....	»	9.840	31.630	32.418	29.0[illegible]						
La Ciotat.....	1.123	6.167	25.220	14.194	133.047	[illegible]					
Saint-Raphaël.....	6.469	7 723	13.047	9.673	12.164	16.681					
Bastia.....	10.492	8.762	11.454	8.189	12.952	12.924	11.[illegible]				
Saint-Tropez.....	7.696	9 043	2.773	7.622	13.962	22.693	22.780	38.087			
Port-Vendres.....	11.641	3.897	8.972	8 247	7 683	6.850	7.569	8.630	10.[illegible]		
La Nouvelle.....	14.021	5.132	5.264	10.713	10.763	6.146	8.457	10.878	12.443	12.[illegible]	
Autres ports.....	40.542	43.294	98.810	51.423	53.972	80.485	101.272	128.460	132.866	133.182	132.[illegible]
TOTAUX.....	221.992	192 550	311.160	272.556	351.892	259.610	279.182	334.276	332.758	405.506	346.671

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Tableau indiquant les pays avec lesquels Marseille a eu les relations les plus suivies

DÉSIGNATION	IMPORTATIONS				EXPORTATIONS				TOTAL			
	1885	1890	1895	1900	1885	1890	1895	1900	1885	1890	1895	1900
		Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires
		[illegible]	506	661	1 000	851	566	770	1.720	1.480	1.072	1.431
			[illegible]	170	246	206	214	289	491	440	501	759
				233	631	631	291	450	1.051	1.039	515	683
				[illegible]	203	284	306	214	509	645	609	455
					311	312	350	197	525	508	508	344
					[illegible]	67	30	77	148	104	96	143
						[illegible]	29	60	176	149	135	179
							43	101	173	158	96	215
							[illegible]	77	94	79	58	133
								26	2	53	67	86
								[illegible]	86	49	64	63
									[illegible]	171	150	95
										[illegible]	5	110
											66	57
												94

Digitized by Google

...ec les colonies françaises. — ..., l'extension coloniale de la ... d'une façon considérable et ...nent réagi sur le mouvement ... du pays tout entier et de notre ...rseille avait bien, depuis long- ...tions avec les colonies, mais en ...ces relations qu'elle entretenait ...siècle dernier avec l'Algérie, les ...cement de peu d'importance. Aujour- ...s anciennes il y a lieu d'ajouter celles ...es avec la Tunisie, le Tonkin, Mada- ...cidentale d'Afrique, etc.

...s ports français ont eu sans doute une ... extension, mais celle de Marseille a été ...pondérante que notre ville a mérité le ... colonial de la France que lui donnait ...son, au récent Congrès de géographie. Est- ...ce que nous n'ayons plus qu'à dormir sur nos ...en certains du lendemain? Loin de là; car, ...que se poursuit l'extension coloniale de la ...es rivaux se dressent autour de nous et cher- ...s'emparer de la place prééminente que notre ...onquise.

...ombre de ces rivaux nous ne voulons pas mettre ...rts français qui, cependant, comme Bordeaux l'a ...écemment pour le commerce des morues, comme ...avre le fait à cette heure pour les importations des ...s d'Algérie, prennent des positions que Marseille ...cupait. Nous voulons, seulement, classer au nombre ...e ces rivaux les ports étrangers. Ainsi Hambourg, qui ...a détourné à son profit, depuis quelques années, une

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Tableau indiquant le mouvement du Cabotage Français dans le port de Marseille

POIDS DES CARGAISONS EN TONNES DE 1.000 KILOS							
5	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
					27 682	23.312	26.157
						29 073	14 044
							29 692

Digitized by Google

ET DE DESTINATION											
Nombre de Navires entrés dans le port de Marseille											
Algérie	903	1.299	1.132	1.189	1.2 2	1.256	1.367	1.232	1.261	1.216	1.234
Tunisie	125	136	133	91	144	134	114	89	91	116	151
Sénégal	49	16	15	23	18	42	32	39	46	38	53
Etablissements français du golfe de Guinée	2	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ile de la Réunion	12	10	10	14	16	13	23	7	11	5	9
Indes françaises	14	14	5	»	»	»	»	1	5	5	1
Nouvelle Calédonie	13	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres établissements français en Océanie	4	13	13	13	13	14	12	11	12	14	11
Martinique	19	34	24	21	18	2	»	6	5	6	12
Guadeloupe	42	51	46	58	51	40	23	23	28	31	31
Indo-Chine française	»	1	8	9	7	21	27	30	28	29	26
Etablissemts français de la côte Occ. d'Afrique	»	»	18	18	19	12	14	15	18	21	25
Ile de Madagascar	»	»	2	3	3	»	2	7	4	3	6
Guyane française	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»
Autres colonies françaises	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	5
Pêche de la morue	31	10	4	5	8	6	3	3	6	1	»
TOTAUX	1.214	1.592	1.410	1.444	1.499	1.540	1.618	1.463	1.517	1.485	1.564
Nombre de Navires sortis du port de Marseille											
Algérie	1.188	1.282	1.254	1.329	1.297	1.268	1.194	1.135	1.173	1.094	1.017
Tunisie	141	173	187	139	170	206	192	184	181	196	205
Sénégal	43	13	18	18	20	26	23	25	36	30	40
Etablissements français du golfe de Guinée	1	5	16	»	»	»	»	»	»	»	»
Mayotte	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ile de la Réunion:	13	12	5	6	6	5	7	9	7	14	4
Indo-Chine française	8	6	14	13	17	21	24	33	30	32	27
Nouvelle Calédonie et Océanie	13	15	12	14	13	11	12	14	13	15	15
Guyane française	11	6	9	8	8	5	7	11	8	8	12
Martinique	19	26	16	17	17	15	19	16	22	11	14
Guadeloupe	11	11	13	17	15	12	14	10	13	9	9
Ile de Madagascar	»	»	52	4	4	5	4	12	14	11	2
Saint-Pierre-et-Miquelon	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»
Etablissemts français de la côte Occ. d'Afrique	»	»	»	15	18	18	23	27	25	29	31
Etablissements français dans l'Inde	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»
Pêche de la morue	10	12	7	8	14	5	4	5	3	4	6
TOTAUX	1.458	1.561	1 603	1.588	1.599	1.597	1.524	1.482	1.525	1.453	1.382

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

pa
Sé
au
l'
d
d

Digitized by Google

Valeur comparée du Commerce Colonial de la France et du Port de Marseille

ANNÉES	FRANCE ENTIÈRE			PORT DE MARSEILLE		
	Importations	Exportations	Total	Importations	Exportations	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1885.....	288 785.461	286.359.823	575 245.284	»	»	»
1890.....	378.515.615	344.354.926	722.870.541	»	»	»
1895.....	430.014.770	427.652 260	857 667.030	»	»	»
1896..	380.853.919	432.639.533	813.493.452	»	»	»
1897.....	420.163.894	444.478.264	864.642.158	»	»	»
1898..... ..	440.872.426	468.879.609	909.752.035	179.533.184	350 391.025	529.924.209
1899.....	503 514 000	566.371.000	1.069.885.000	181.706 388	320.364.063	502.070.451
1900.....	399.685 000	558.310.000	957.995.000	183.803.975	320.196.025	504.000.000
1901.....	438.290.000	581.493.000	1.019.783.000	195.712.525	335.897.009	531.609.534
1902.....	507 800.000	587.700.000	1.095.500.000	»	»	«

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Il nous a paru utile de faire suivre ce tableau de quelques chiffres qui le compléteront et qui permettront de juger la part qui revient à Marseille dans la navigation et le commerce colonial de la France. (1) Enfin un autre tableau indiquera la quantité et la valeur des marchandises importées et exportées des colonies sous pavillon français et transitant dans notre port.

Tonnage de la Navigation Coloniale

ANNÉES	AVEC LA FRANCE	AVEC MARSEILLE	PROPORTION pour Marseille
1885	2.829.864	1.844.356	65 p. o/o
1890	3.349.321	2.240.707	66 »
1895	3.424.475	2.186.976	62 »
1896	3.473.039	2.233.733	64 »
1897	3.762.458	2.405.764	63 »
1898	3.739.062	2.404.309	64 »
1899	4.144.026	2 444 577	58 »
1900	3.913.525	2.335.587	59 »
1901	3.804.979	2.495.284	65 »
1902	4.024.730	2.512.927	62 »

(1) Tous les chiffres que nous donnons permettent de constater la part importante que revendique Marseille dans les transactions qui s'effectuent entre la France et les colonies. Ainsi que le disait récemment notre Chambre de Commerce, « cela ne devrait-il pas suffire à faire entendre enfin la voix que nous élevons vainement depuis si longtemps, et à dissiper les préjugés de ceux qui ne veulent pas reconnaître quels liens étroits unissent la prospérité de Marseille à la fortune de la France ? »

Il semble que l'on a enfin quelque peu entendu cette voix quand on a décidé de faire dans notre ville, en 1906, une exposition coloniale qui, nous l'espérons, obtiendra un grand et légitime succès.

Digitized by Google

Valeur comparée du Commerce Colonial de la France et du Port de Marseille

ANNÉES	FRANCE ENTIÈRE			PORT DE MARSEILLE		
	Importations	Exportations	Total	Importations	Exportations	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1885.....	288 785.461	286.359.823	575 245.284	»	»	»
1890.....	378.515.615	344.354.926	722.870.541	»	»	»
1895.....	430.014.770	427.652 260	857 667.030	»	»	»
1896.....	380.853.919	432.639.533	813.493.452	»	»	»
1897.....	420.163.894	444.478.264	864.642.158	»	»	»
1898.....	440.872.426	468.879.609	909.752.035	179.533.184	350 391.025	529.924.209
1899.....	503 514 000	566.371.000	1.069.885.000	181.706 388	320.364.063	502.070.451
1900.....	399 685 000	558.310.000	957.995.000	183.803.975	320.196.025	504.000.000
1901.....	438.290.000	581.493.000	1.019.783.000	195.712.525	335.897.009	531.609.534
1902.....	507 800.000	587.700.000	1.095.500.000	»	»	«

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Il nous a p
quelques chi
tront de jug
navigation
Enfin un a
des mar
sous pa

[illegible]s de divers pr
reven

[illegible]TATIONS EN FRANCE

[illegible]	1896	1897	1898
[illegible]121	61.735.729	71.637.479	140.009.995
[illegible].913	125.232.245	121.703.468	100.253.319
[illegible]255.308	49.709.133	50.657.654	66.621.975
[illegible]688.321	55.572.3.9	54 927.567	52.817.752
[illegible]575.261	30.978.013	8.757.211	11.685.036
[illegible]457.375	5.184 982	7.964.120	9.789 099
[illegible]357.363	11.045.324	6.545.721	7.353.209
[illegible]402 300	12.766.248	6.419.933	6.996 308
[illegible]707.055	8.338.204	6.376.092	6.203.021
[illegible]770 058	7.201.159	4 187.914	6.086.701
[illegible]702.641	4.416.125	6.131.030	5.823.163
[illegible]298 541	4 627.571	7.077.458	5.468.839
[illegible]384.484	7.434 016	9.686.442	5.415.614
[illegible]12 114 233	7 945.837	11.263.192	5.394.048
[illegible]821.022	3.021.849	2.983.176	5.165.507

Digitized by Google

rtés en France avec indication de la part
le

ARSEILLE DANS L'IMPORTATION TOTALE						PAYS DE PROVENANCE
1895	1896	1897	1898	1899	1900	
21.391.113	21.700.000	17.358.320	53.408.255	43.838.962	46.164.142	Indo-Chine.
50.873.060	65.000.000	68.645.364	43.070.743	36.274.486	29 041.087	Antilles, Mayotte, Réunion, Indo-Chine.
38.229.584	38 560.000	41.061.335	32.565 669	44.497.324	70.438.373	Côte Occ. d'Afr., Madag.
3.667.947	3.540 000	4.302.242	5.056.171	4 892.336	5 946.212	St-Pierre et Miquelon.
7.419.149	5.575.000	4.769.017	8.282 957	5.550 574	9.659.068	Algérie, Tunisie, Madag.
7.463.604	4.245.600	6.914 576	7.771.766	7.678.051	6.376.581	Algérie, Tunisie.
7.948.969	12.013.000	6.327.727	7.143.947	6 230.840	7.268.076	Algérie.
6 372.929	12.596.648	6.417.933	6 986 308	4.446.550	4 380.182	Côte Occid. d'Afrique.
5.961.608	7.639.500	5.334.703	5.058 179	7 256.565	8.084 964	Côte Occid. d'Afrique.
3.529 299	6.604 000	3.639.211	4 997.489	9.244.171	9.603.873	Algérie, Tunisie.
422.666	326.000	559 721	396.177	321 182	381.454	Algérie.
892.406	10.000	1.392.802	2.040.495	2.089.180	2 136.539	Algérie, Tunisie.
6.881.659	7.107.000	9.074.911	5.247.377	9.120.284	8.331.223	Algérie, Tunisie.
10.277.243	4.597.000	8.084 312	3.840.432	13.110.732	9 174.940	Algérie, Tunisie.
1.743.575	2.940.922	2 913.405	4.915.421	3.961.599	4.048.294	Algérie, Tunisie.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Nomen

NOMENCLATURE
DES PRODUITS

Riz ....
Sucres en poudre, de ca
Arachides......
Morues salées .
Végétaux filam
Fruits secs et
Légumes frai
Amandes de
Huile de p
Pommes
Ecorces .
Laines .
Fruits
Huile
Citro

1885	23.701	2 241	2 784	[illegible]	2.41[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1890	22.226	1.989	2.533	729	2.940	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1895	19.555	1.659	1.985	590	2.834	1.403	24 374	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1896	20.126	1.803	2.064	581	2.905	1.438	25.095	3.822	16.677	1.680	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1897	20.379	1.784	2.146	550	2.988	1.493	25.511	3.827	16.704	1.475	1.123	437	2 032	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1898	20.658	1.854	2.511	671	3.047	1 538	26 216	4.063	17.113	1.756	1.132	498	2 838	1.500	21 083	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1899	21.009	2.048	2 219	649	3 236	1.625	26.464	4.322	17.287	1.898	1.207	509	2.798	1.410	21.202	3 817	47 750	8 130
1900	21.506	2.013	2.194	634	2.963	1.459	26 663	4.106	16.896	1.905	1.272	488	2.751	1.363	20.899	3.756	47.502	7.802
1901	20.289	1.970	2.249	676	2.967	1.506	25.505	4.152	16 415	1.847	1.307	533	2.909	1 416	20.631	3.796	46.136	7.948
1902	19.795	1.931	2.107	661	3.005	1.475	24.907	4.067	16.924	1.913	1.300	533	2.800	1.347	21.024	3.793	45.931	7.860
1903	»	2.166	»	734	»	1.564	»	4.464	»	2.051	»	529	»	1.321	»	3.901	»	8.365

Digitized by Google

Le régime et les mouvements des entrepôts de douane. — Nous avons dit que les marchandises, amenées dans un port comme celui de Marseille, n'étaient inscrites dans les statistiques du commerce général que si elles pénétraient effectivement en France ; celles qui, après un court séjour, doivent retourner à l'étranger par la voie du transit ou de la réexportation, sont soumises au régime de l'entrepôt de douane.

L'entrepôt comprend deux catégories bien distinctes : l'entrepôt réel qui consiste en magasins spéciaux dont la douane a les clés et autour desquels veillent ses agents ; l'entrepôt fictif qui est établi dans des magasins particuliers où la marchandise est déposée sous un cautionnement.

Le régime de l'entrepôt a été accordé à Marseille par Ordonnance royale du 10 septembre 1817 ; il ne donne pas toutes les facilités que pourra conférer un jour prochain la création dans notre ville d'une zone franche, question que nous avons à étudier ailleurs ; néanmoins, surtout à la suite de l'établissement de droits protecteurs frappant toutes les marchandises étrangères, le régime de l'entrepôt peut rendre et rend tous les jours à notre commerce de très importants services. Aussi les ports français concurrents ont-ils bien souvent demandé ou que le régime marseillais leur fût étendu, ou que Marseille fût ramenée au droit commun.

Il y a donc lieu de conserver à notre port le régime de l'entrepôt dont il jouit, et ensuite de l'améliorer. Il serait en effet désirable que les facilités accordées aux négociants reçussent une plus large extension. Mais il faut bien reconnaître que notre législation douanière élève un obstable sérieux à la transformation de notre régime

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

Nous avons donc pour devoir, ainsi que nous le disions tantôt, en attendant la création de zones franches, d'améliorer le plus possible notre régime de l'entrepôt et de permettre dans cet entrepôt toute manipulation ne lésant pas les droits du Trésor. Parmi ces manipulations, le coupage des vins est au premier rang ; aussi la Société pour la Défense du Commerce de Marseille a-t-elle pris l'initiative de tenter des démarches en vue de l'ouverture et du fonctionnement d'entrepôts spéciaux pour les vins, entrepôts qui existaient autrefois mais qui avaient été supprimés.

Nous sommes, quant à nous, personnellement d'avis qu'il y a lieu de donner à notre régime d'entrepôts la plus large extension, extension dont la France entière profitera.

Mouvement des passagers. — Le trafic des gares de Marseille nous a montré une augmentation considérable dans le nombre des voyageurs par voie ferrée ; les relevés statistiques du port nous font aussi connaître combien a progressé le nombre des passagers arrivés et partis par bateaux. Les voyages sur mer, considérés autrefois comme téméraires, sont entrepris aujourd'hui avec une remarquable facilité. Quelques chiffres vont le démontrer. Le mouvement des passagers civils et militaires était en

1875 de 111.595 personnes.
1880 de 172.329 »

Vingt ans plus tard ce mouvement était en

1895 de 226.946 personnes
1900 de 346.245 »

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

des entrepôts
n'ayant rien
donner la so
Voici les r
nos entrepô

Tableau d

ANNÉES	
1885	
1890	
1895	
1896	
1897	
1898	
1899	
1900	
1901	
190	

L
que
de
m
es

i

Digitized by Google

TROISIÈME PARTIE

NAVIGATION - COMMERCE

INDUSTRIE

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

nes et dans le passage de 2.000 per-
raversée est amplement rémunéra-
yages ont rapporté net 150.000 francs,
rancs, dépense 100.000 francs ». Dans
s l'Amérique, le revenu provient sur-
passages, tandis que dans celles vers
doit principalement au fret.

oncerne le *Deutschland*, les conditions
s. Non seulement il est pour le moment,
l'avons dit, le plus rapide et le plus grand
ntiques, mais encore celui des navires
, grâce à l'application des perfectionne-
us récents, la puissance est produite le plus
ment. Plus long que l'*Ivernia* de 27 mètres,
de 0m 80 mais moins creux, il ne déplace que
nes de plus, ce qui est dû à la finesse de ses

es chiffres montreront les sacrifices qu'il a
sentir pour obtenir la vitesse que l'on voulait
à ce grand coureur. Pour passer de la vitesse
œuds 5 de l'*Ivernia* à celle de 23 nœuds 3 du
hland, la puissance des machines a dû être
de 10.500 chevaux à 37.000 et, par suite, la
mmation de charbon s'est élevée de 150 tonnes
our à 572. Les machines et leur approvisionnement
charbon occupent toutes les cales; aussi, tandis que
ernia peut prendre plus de 11.000 tonnes de mar-
andises, c'est à peine si le *Deutschland* pourrait en
ccepter 500.

Pour manœuvrer ce monstre, la machine réclame un
personnel de 240 personnes : si on ajoute à ce nombre
celui des hommes de l'équipage, on trouve pour le

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

on commence à comprendre, aussi bien à Marseille qu'ailleurs, que les grands paquebots tendent de plus en plus à se diviser en deux catégories principales : d'une part, des navires très rapides, munis de machines très puissantes, ne pouvant porter que des passagers et la malle, leur coque suffisant à peine à contenir les appareils moteurs, les chaudières et le charbon qui leur est nécessaire; d'autre part, des navires de grande capacité mais de vitesse modérée, pouvant prendre de lourds chargements et de nombreux passagers.

Les bâtiments types dans ces deux catégories sont, à cette heure : pour la première, le navire allemand *Deutschland*, de la « Hamburg-American Line », et pour la seconde, l'*Ivernia*, navire anglais de la « Compagnie Cunard ».

La vitesse de l'*Ivernia* n'étant que de 16 nœuds 5 au maximum, les appareils moteurs y prennent relativement peu de place. Sa consommation de charbon n'est que de 100 à 150 tonnes par jour de telle sorte que les soutes, d une capacité de 1.250 tonnes, suffisent largement à toutes les éventualités d'un service transatlantique. Dans ces conditions, l'*Ivernia* peut prendre un chargement de 11.610 tonnes.

La coque étant large et profonde, on a pu, sans inconvénient pour la stabilité, la surcharger de superstructures pour loger les passagers. L'*Ivernia* n'a pas moins de sept ponts superposés ; trois de ces étages sont consacrés aux passagers et peuvent loger 160 voyageurs de première classe, 200 de deuxième classe et 1.600 de troisième classe, soit près de 2.000 en tout.

Pour un navire de ce genre, ayant des charges de navigation assez modérées et trouvant des recettes dans

Digitized by Google

e fret de 11.610 tonnes et dans le passage de 2.000 per-sonnes, chaque traversée est amplement rémunéra-rice ; certains voyages ont rapporté net 150.000 francs, « recette 250.000 francs, dépense 100.000 francs ». Dans es traversées vers l'Amérique, le revenu provient sur-out du prix des passages, tandis que dans celles vers 'Europe, on le doit principalement au fret.

En ce qui concerne le *Deutschland*, les conditions ont tout autres. Non seulement il est pour le moment, comme nous l'avons dit, le plus rapide et le plus grand les transatlantiques, mais encore celui des navires modernes où, grâce à l'application des perfectionne-ments les plus récents, la puissance est produite le plus économiquement. Plus long que l'*Ivernia* de 27 mètres, plus large de 0m 80 mais moins creux, il ne déplace que 2.000 tonnes de plus, ce qui est dû à la finesse de ses lignes.

Quelques chiffres montreront les sacrifices qu'il a fallu consentir pour obtenir la vitesse que l'on voulait donner à ce grand coureur. Pour passer de la vitesse de 16 nœuds 5 de l'*Ivernia* à celle de 23 nœuds 3 du *Deutschland*, la puissance des machines a dû être portée de 10.500 chevaux à 37.000 et, par suite, la consommation de charbon s'est élevée de 150 tonnes par jour à 572. Les machines et leur approvisionnement de charbon occupent toutes les cales; aussi, tandis que l'*Ivernia* peut prendre plus de 11.000 tonnes de mar-chandises, c'est à peine si le *Deutschland* pourrait en accepter 500.

Pour manœuvrer ce monstre, la machine réclame un personnel de 240 personnes : si on ajoute à ce nombre celui des hommes de l'équipage, on trouve pour le

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

on commence à compre
qu'ailleurs, que les gran
en plus à se diviser e
d'une part, des navires
très puissantes, ne po
la malle, leur coqu
appareils moteurs,
est nécessaire; d'a
cité mais de vite
chargements et

Les bâtimen
cette heure: p
chland, de l
seconde, l'
Cunard ».

La vit
maxim
ment
que d
soul
me
lig
el

yen d'une subvention ». C'est dans ces que, le 28 février 1851, une première con- ostale fut passée entre le gouvernement et la ie des Messageries Maritimes. Elle devait avoir rée de vingt années et ne visait que les services talie, la Grèce, la Turquie, la Syrie et l'Egypte ; s, après le percement de l'isthme de Suez, le gou- nement, afin de permettre au commerce français utiliser largement cette nouvelle route, donna à la compagnie des Messageries Maritimes le service postal entre Suez et la Chine, avec embranchement sur la Réunion et les Indes.

Depuis lors de nombreuses modifications se sont successivement produites dans les conventions postales passées entre l'Etat, les Messageries et les autres compagnies de navigation. Ces conventions coûtent aujourd'hui au pays de 26 à 27 millions par an, somme dont le port de Marseille absorbe à lui seul plus de la moitié.

Le 6 mai 1889, la Compagnie Fraissinet était déclarée adjudicataire, pour une durée de 15 années, du service postal entre Marseille et la côte occidentale d'Afrique, moyennant une subvention qui atteint près de 200.000 francs par an. Peu de temps après, l'Etat chargeait cette même compagnie d'assurer le service postal sur la Corse et lui allouait pour ce fait une subvention annuelle d'environ 350.000 francs. (1)

(1) Depuis lors, le traité dont il vient d'être question est arrivé à expiration et, par la loi du 3 janvier 1903, le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes a été autorisé à mettre en adjudication, pour une période de quinze ans et moyennant une subvention annuelle de 550.000 francs, l'exploitation des services maritimes postaux de la Corse.

C'est la Compagnie française de navigation, dont le siège est à

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

on commence
qu'ailleurs, qu
en plus à se
d'une part, d
très puissan
la malle, le
appareils r
est nécess
cité mais
chargen
Les l
cette h
chlan
seco
Cur
l
m
p

urs progrès ? C'est ce que nous allons avoir à cons-ater ; mais nous pouvons dès maintenant déclarer u'elles ne sont point décidées, à l'heure actuelle, à rendre part à une lutte qui, poussée à l'extrême, ne eut avoir de bien grands résultats car, il faut le recon-aître, les dimensions réduites et la faiblesse d'outillage le la plupart des ports retarderont assez longtemps ncore l'évolution de la marine marchande vers les avires géants.

Toutefois, au point de vue de la vitesse, bien que des rogrès aient été réalisés depuis quelques années, des ntatives vers une marche plus accélérée doivent être ntées. N'oublions pas, en effet, que nos paquebots aissent beaucoup de passagers prendre des voies plus pides, alors qu'ils les retiendraient facilement en isant encore quelques efforts pour abréger la durée de ertains parcours.

Nous reviendrons sur plusieurs de ces détails en étu-liant en particulier chacune de nos principales compa-gnies de navigation marseillaises ; auparavant, nous enons à dire quelques mots d'un des principaux élé-ments de vitalité de nos compagnies : les conventions postales.

Conventions postales. — C'est en 1825 qu'apparut à Marseille le premier bateau à vapeur faisant un service régulier ; c'était un bateau étranger, et ce fut seulement e 12 mars 1831 que la compagnie Bazin inaugura avec deux navires français, le *Henri IV* et le *Sully*, une ligne de bateaux à vapeur entre Marseille et l'Italie.

Cette compagnie aurait pu prendre une rapide exten-sion ; malheureusement elle se trouva aussitôt en

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

gnies au moyen d'une subvention ». C'est dans ces conditions que, le 28 février 1851, une première convention postale fut passée entre le gouvernement et la Compagnie des Messageries Maritimes. Elle devait avoir une durée de vingt années et ne visait que les services de l'Italie, la Grèce, la Turquie, la Syrie et l'Egypte ; mais, après le percement de l'isthme de Suez, le gouvernement, afin de permettre au commerce français d'utiliser largement cette nouvelle route, donna à la Compagnie des Messageries Maritimes le service postal entre Suez et la Chine, avec embranchement sur la Réunion et les Indes.

Depuis lors de nombreuses modifications se sont successivement produites dans les conventions postales passées entre l'Etat, les Messageries et les autres compagnies de navigation. Ces conventions coûtent aujourd'hui au pays de 26 à 27 millions par an, somme dont le port de Marseille absorbe à lui seul plus de la moitié.

Le 6 mai 1889, la Compagnie Fraissinet était déclarée adjudicataire, pour une durée de 15 années, du service postal entre Marseille et la côte occidentale d'Afrique, moyennant une subvention qui atteint près de 200.000 francs par an. Peu de temps après, l'Etat chargeait cette même compagnie d'assurer le service postal sur la Corse et lui allouait pour ce fait une subvention annuelle d'environ 350.000 francs. (1)

(1) Depuis lors, le traité dont il vient d'être question est arrivé à expiration et, par la loi du 3 janvier 1903, le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes a été autorisé à mettre en adjudication, pour une période de quinze ans et moyennant une subvention annuelle de 350.000 francs, l'exploitation des services maritimes postaux de la Corse.

C'est la Compagnie française de navigation, dont le siège est à

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

conc
seul
qui
des
une
ne
jai

p
\
c

Digitized by Google

Services Maritimes Postaux de l'année 1900

Navires à vapeur appartenant au port de Marseille

COMPAGNIES FRANÇAISES SUBVENTIONNÉES	LIGNES POSTALES DESSERVIES	NOMBRE DE PASSAGERS Arrivés	NOMBRE DE PASSAGERS Partis	NOMBRE de Navires affectés à la ligne	TONNAGE total des Navires affectés à la ligne	NOMBRE de voyages par an — Entrées
Compagnie des Messageries Maritimes.	Egypte, Syrie, Grèce	21.269	11.306	10	20.555	78
	Australie et Nouvelle-Calédonie	3.658	3.475	4	11.456	13
	Océan Indien et Madagascar	5.398	4.453	7	13.795	24
	Indo-Chine et Japon	5 424	4.891	9	19.873	27
Compagnie Fraissinet.	Côte Occidentale d'Afrique	748	638	4	4.785	6
	Corse	17.368	21.229	6	3.196	261
Compagnie Générale Transatlantique.	Algérie	29.234	42.468	18	13 664	353
	Tunisie	5.252	7.124	13	10.108	51
	Algérie, Tunisie	2.128	2.675	9	7.067	51
	Algérie, Espagne	1.429	4.381	10	8.014	50
	Tunisie, Malte	5.467	6.992	14	10.919	51
Compagnie de Navigation Mixte.	Algérie, Philippeville	3.805	5.121	5	4.045	52
	Tunisie, Tripoli	4 965	4.830	7	5.607	52
Société Générale de Transports Maritimes.	Algérie, Oran	4.669	4.864	1	2.015	52
	TOTAUX	110 814	124.447	117	135.099	1.121

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Les Messageries Maritimes. — Cette Compagnie de navigation occupe, sans conteste, non seulement à Marseille mais encore en France, le premier rang soit par le nombre de ses grands navires, soit par l'importance des lignes qu'elle dessert. Nous avons dit tantôt quels furent ses débuts : créée en 1850, elle a assisté aux transformations considérables qui, au cours de cinquante années, ont été subies par les unités navales de la marine marchande. Aussi, comme on pouvait le constater dans le pavillon des Messageries Maritimes à l'Exposition de 1900, qu'il y a loin du type du premier bateau, sorti en 1852 des ateliers de la Ciotat, à celui des vaisseaux qu'elle possède aujourd'hui. Le *Périclès* était un bateau en bois et à roues; il avait 55 m. 40 de longueur, 6 m. 40 de largeur et 120 chevaux de force. L'*Armand-Béhic* et la *Ville-de-la-Ciotat* sont en fer et à deux hélices; ils ont 154 mètres de longueur, 15 de largeur, 8 m. 25 de tirant d'eau et possèdent des machines de 7.200 chevaux.

De 1885 à 1900, la flotte des Messageries Maritimes s'est accrue de très importantes unités; parmi celles qui ont été attachées au port de Marseille, nous citerons les vapeurs :

Annam	d'une jauge brute totale de	6.344	tonneaux
Armand-Béhic	»	6.635	»
Australien	»	6.570	»
Ernest-Simon	»	5.708	»
Indus	»	6.357	»
Laos	»	6.357	»
Polynésien	»	6.567	»
Tonkin	»	6.364	»
Ville-de-la-Ciotat	»	6.631	»

Digitized by Google

En résumé, la flotte de la Compagnie des Messageries Maritimes, attachée au port de Marseille, se compose de 54 navires avec lesquels elle dessert les lignes de l'Inde, de la Chine, du Japon et les lignes annexes de Java et du Tonkin; les lignes de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, de l'Océan Indien, de Constantinople et de la mer Noire; les lignes circulaires de la Méditerranée assurant les services de l'Italie, la Grèce, la Turquie d'Europe, la Turquie d'Asie et l'Egypte; enfin la ligne de Londres.

Grâce à l'organisation de tous ces services réguliers, la Compagnie des Messageries Maritimes a su grouper dans notre port tous les éléments de frets et attirer les marchandises qui se dirigeaient vers d'autres routes; le commerce français lui doit, c'est l'évidente vérité, l'augmentation sans cesse croissante de ses relations avec l'Extrême-Orient; de même, il faut lui attribuer en bonne partie le maintien de notre prestige dans le Levant.

La Compagnie des Messageries Maritimes a su, en outre, retenir dans notre port un grand nombre de passagers et cela principalement par la confortable installation de ses paquebots et le luxe de sa table. Tous ses nouveaux navires, sortant des ateliers de la Ciotat, sont, en effet, remarquables par les somptueuses richesses qui en font les plus beaux paquebots de notre marine de commerce: leurs salons principalement sont des merveilles de luxe et de bon goût.

De plus, les Messageries Maritimes ont apporté, depuis quelques années surtout, dans l'étude de leurs nouvelles unités, les idées dominantes à notre époque, idées qui, renforcées par l'influence gouvernementale

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Les Messag
navigation o
Marseille m
soit par le
l'importanc
dit tantôt
elle a assi
au cours
unités n
on pouv
ries Ma
type du
Ciotat.
Le *Pé*
55 m
de f
en f
15
ma

s'
q
l

Digitized by Google

143 de première classe, 71 de deuxième et 86 de ...me; en outre, il peut transporter de 140 à 150 ...ires pour lesquels on installe dans les entreponts ...uchettes auxiliaires.

...mpagnie Générale Transatlantique. — C'est bien ...inement à cette Compagnie de navigation que ... devons une large part du développement extraor... ...aire pris par l'Algérie et la Tunisie en ces vingt ...nières années. Par la force de son organisation, la ...idité de marche et le confort des aménagements de ... paquebots, la Compagnie Transatlantique a rendu ...ile cette traversée de la Méditerranée qui, autrefois, ...ouvantait bien des gens. En effet, en établissant un ...rvice direct rapide de Marseille à Alger, elle a permis ... plusieurs de ses navires de franchir en 24 heures les ...34 lieues marines, soit 745 kilomètres, qui séparent ...es deux points.

Fondée en 1855 par les frères Péreire, la Compagnie Générale Transatlantique ne prit son véritable nom et n'acquit une réelle puissance qu'en 1861, époque où le Gouvernement lui confia l'exploitation d'un service postal transatlantique qu'il venait de créer. Elle s'établit à Marseille en 1880, quand elle obtint la concession des services maritimes postaux entre Marseille, Cette, Port-Vendres et l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, la Tripolitaine, Malte, Carthagène et la Corse.

Sa vitalité et sa prospérité sont attestées par l'importance de sa flotte, composée de 68 navires représentant 182.389 tonneaux de jauge et une force de 212.433 chevaux. Sur ce nombre, 24 navires sont attachés au

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

autant que par l'intérêt du public, o ... en cas de
mentation de vitesse aux essais
sible des paquebots comme
C'est ainsi que l'*Annam*, ... en 1836,
par exemple, ont réalisé ... avec
grâce à un système de ... Rhône et
litant le tirage, d'aug ... de
navire lorsque, en ... naire
chasse à un enne ... anti-
Devant de pa ... mmercial
ancienne l'ép
de Marseille ... régulier
cinquante ... outes
tions tant ... Rouen,
la vites ... avec
constr ... Port-
Néa ... honneur
crois ... charge-
paq ... nouveau service sur
le *I*
leu ... tourna ensuite
co ... côte occidentale
re ... mot vers tous les
... et profitable. En-
ca ... peuples voisins et
b ... soutenir : elle
s ... en Espagne
h
d
... plusieurs

de ses paquebots à la disposition du gouvernement pour le transport des troupes, des mulets et du matériel.

Les services maritimes actuels de la Compagnie Fraissinet comprennent :

1° La ligne postale de Marseille sur la côte occidentale d'Afrique ;

2° La ligne postale entre le continent et la Corse ;

3° Des lignes régulières de Marseille sur le Levant et le Danube ;

4° Des services réguliers de Marseille sur l'Italie ;

5° Un service côtier sur les ports de Provence et du Languedoc.

Toutes ces lignes ont une réelle importance ; celle de Marseille sur la côte occidentale d'Afrique donne particulièrement d'excellents résultats. Aussi, alors qu'elle ne comportait au début qu'un départ tous les deux mois, elle en comporte aujourd'hui un mensuellement.

Pour assurer ces divers services, la Compagnie Fraissinet, officiellement connue sous le nom de Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur, possède actuellement 18 navires dont plusieurs ont d'importantes proportions, tels :

Le Tibet	jauge brute totale		2.754	tx,	long,	101m 20
L'Amérique	»	»	2.118	»	»	94m 13
Le Henry-Fraissinet	»	»	2.861	»	»	86m 90
Le Marc-Fraissinet	»	»	3.406	»	»	96m 07
La Suzette-Fraissinet	»	»	2.517	»	»	91m 17
Le Félix-Fraissinet	»	»	2.592	»	»	88m

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

[illegible] *Tibet* que nous venons de citer fut le [illegible] navire français en acier ; il a été construit par [illegible] Forges et Chantiers de la Méditerranée.

[illegible] maintenant le mouvement commercial de la [illegible] Fraissinet au cours de la dernière année [illegible] nous occupe ; elle a transporté en 1900, 330.000 [illegible] de marchandises et 74.000 passagers ; elle a effectué 640 voyages et parcouru 570.000 milles marins.

Nous avons rappelé tantôt qu'en 1870-71, la Compagnie Fraissinet, apportant son concours à la défense nationale, avait fait construire dans ses ateliers cinq batteries de canons. C'est en 1857 que cette Compagnie créa à Marseille des ateliers destinés à la réparation de ses propres navires; en 1861, elle leur donna une plus grande extension et les ouvrit à tous les navires de diverses compagnies de navigation françaises ou étrangères, et même à la marine de l'Etat. Ainsi, pendant que la Compagnie Fraissinet étendait ses services maritimes, ses ateliers poursuivaient eux aussi une marche progressive. Leur ingénieur en chef, M. Lagrafel, à la suite d'études très approfondies, fut l'un des premiers inventeurs des chaudières multitubulaires, qu'il appliqua à divers navires de la Compagnie alors qu'il y avait quelque hardiesse à devancer ainsi le progrès. Ces chaudières obtinrent une médaille d'or à l'Exposition universelle de 1889, et bientôt l'État confiait aux ateliers Fraissinet la construction de plusieurs de celle-ci pour les cuirassés *Jemmapes*, *Valmy*, *Bouvines*, *Amiral-Baudin*, etc., etc.

L'importance qu'avaient acquise ces ateliers pendant ces dernières années, le nombre de commandes qui leur arrivaient de tous côtés, tout cela demandait,

Digitized by Google

exigeait même un développement plus grand encore. Il convenait donc d'en faire une création spéciale, susceptible de se développer encore par l'adjonction de cales de constructions.

Ces considérations décidèrent les chefs de la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur à fonder une grande société nouvelle qui, sous le nom de « Chantiers et Ateliers de Provence », naquit en 1899. Elle s'installa à Port-de-Bouc dans une excellente situation et engloba dans son avoir les anciens ateliers Fraissinet de la Madrague de Marseille.

Les commandes ont aussitôt afflué aux Chantiers et Ateliers de Provence. La Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur leur a commandé une des premières un navire, le *Marc-Fraissinet*, grand cargo-boat de 4.000 tonnes qui, depuis, est venu augmenter une flotte déjà importante.

Transports Maritimes. — Fondée le 18 mars 1865, la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur avait alors en vue l'importation à Marseille, Cette et Bouc du minerai de fer pris à Bône et destiné aux grandes usines métallurgiques du Midi et du centre de la France. Afin de réaliser cet objectif, la nouvelle Société fit construire neuf vapeurs à hélice en fer d'une solidité à toute épreuve, d'une vitesse suffisante bien que consommant peu de charbon, et portant 1.200 tonnes de minerai. Ces vapeurs, munis de 4 mâts et dont la machine était placée tout à fait à l'arrière, constituèrent un type resté populaire dans toute l'Algérie et dont plusieurs modèles subsistent encore aujourd'hui.

Mais bientôt le premier objectif poursuivi ne satis-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Le vapeur *Tibet* que nous ven
premier navire français en acier ; .
la Société des Forges et Chantiers

Voici maintenant le mouvem
Compagnie Fraissinet au cours
qui nous occupe ; elle a trans
tonnes de marchandises et 7
effectué 640 voyages et parcou

Nous avons rappelé tantôt
gnie Fraissinet, apportant s
nationale, avait fait const
batteries de canons. C'est e
créa à Marseille des ateliers
propres navires; en 1861,
extension et les ouvrit
compagnies de naviga
même à la marine
Compagnie Fraissin
ses ateliers poursui
gressive. Leur ing
d'études très app
teurs des chaud
divers navires
que hardiesse
dières obtinr
verselle de l
Fraissinet
les cuiras
Baudin,

L'imp
ces de
leur a

Digitized by Google

sans autre escale que Barcelone.
gulièrement en 20 jours.
de Transports Maritimes à Vapeur
si beau chemin et elle a persé-
l'augmentation et de la transforma-
ces dernières années, elle a ajouté
ouveaux paquebots *France* et *Algérie,*
rande vitesse *Russie*, enfin deux uni-
hetées en Italie *Alsace* et *Savoie*. Mais,
le prix de la vitesse ne permet plus
eaucoup de marchandises, d'être trans-
s conditions commercialement pratiques
ols à grande marche, la Société Générale
s Maritimes à vapeur a commencé la créa-
lte de cargo-boats dont le premier type le
de 4.750 tonneaux, lancé en 1899, va être
Mont-Cenis de 5.200 tonneaux et par le *Mont-*
00 tonneaux, l'un commandé en Angleterre,
Port-de-Bouc, aux Chantiers et Ateliers de

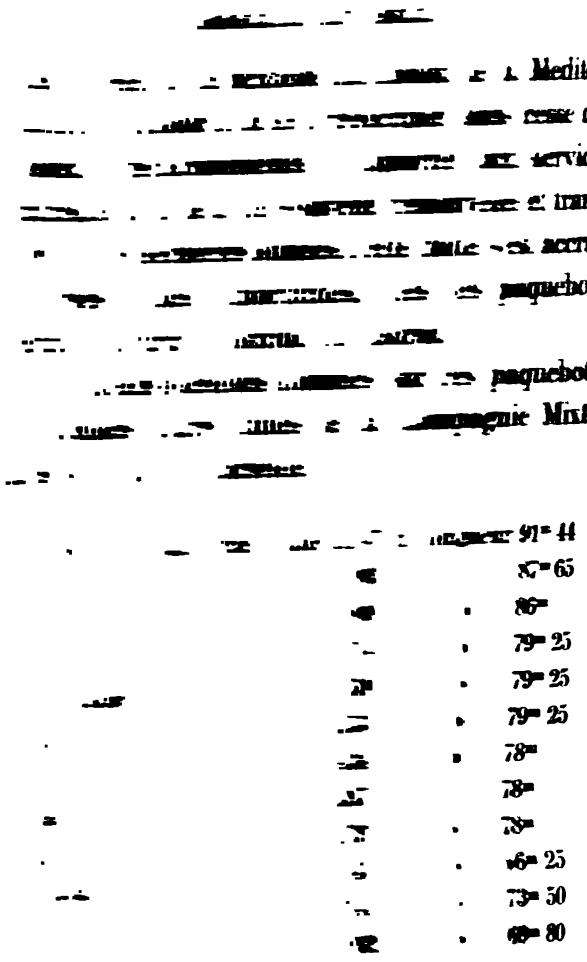
at actuel, la flotte de la Société Générale des
rts Maritimes à Vapeur comprend 22 navires
principaux sont :

pes, jauge-brute totale	4.163 T.;	Longueur	128	mètres
ndes	»	4.163	»	»	128	»
gne..	»	4.144	»	»	121	»
ce...	»	4.268	»	»	121	»
ie. ...	»	4.198	»	»	121	»
gérie...	»	4.300	»	»	121	»

Chaque semaine cette flotte dessert Bône, Oran, Alger, Philippeville et Bougie directement ; chaque mois elle

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google



MM. Louis Arnaud et Touache frères, la nouvelle Compagnie de Navigation se proposa de contribuer au développement des relations entre la Métropole et la Colonie, de les rapprocher l'une de l'autre si l'on peut dire, en réduisant les distances autant que possible.

A cet effet, MM. Arnaud et Touache frères créaient une flotte de vapeurs "Mixtes", c'est-à-dire pourvus d'une mâture assez importante pour leur permettre de profiter des vents favorables, mais, en même temps, munis d'une machine à hélice, grâce à laquelle ils pourraient marcher les jours de calme et naviguer par vents contraires. Ces navires mixtes étaient capables de porter beaucoup plus de marchandises que les navires à aubes, tout en consommant bien moins de charbon. C'était là une intelligente application des récentes inventions de Dupuy-de-Lôme.

En même temps qu'elle dirigeait ses principaux efforts vers l'Algérie, la Compagnie de Navigation Mixte résolut de tenter l'organisation d'un service régulier sur l'Amérique du Sud, et sur le Brésil en particulier. Le 25 novembre 1853, le paquebot l'*Avenir*, inaugurant le premier cette ligne transatlantique, fit route vers Pernambuco et Rio-de-Janeiro en touchant en Espagne, à Lisbonne, aux Canaries et à Gorée.

Mais l'accroissement continu de son mouvement avec l'Algérie l'obligea à ne porter ses vues que de ce seul côté; d'ailleurs, une concurrence sérieuse s'établissait entre plusieurs compagnies de navigation pour desservir l'Algérie et, en même temps, le Maroc et la Tunisie.

Au cours de cette lutte, la Compagnie Mixte n'a pas abandonné ses positions et elle demeure une des prin-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

cipales Sociétés de navigation du bassin de la Méditerranée. Elle a dû pour cela se préoccuper sans cesse des nouveaux perfectionnements à apporter aux services maritimes, et sa flotte a été souvent renouvelée et transformée. En ces dernières années, cette flotte s'est accrue de diverses unités importantes, tels les paquebots *Medjerda*, *Djurjura* et surtout *La Marsa*.

Voici d'ailleurs quelques données sur ces paquebots et sur quelques autres unités de la Compagnie Mixte attachés au port de Marseille :

La Marsa . . .	jauge	brute	totale 2.147 tx	longueur	91m 44
Medjerda . . .	»	»	1.983	»	87m 65
Djurjura. . . .	»	»	1.909	»	86m
Tafna	»	»	1.514	»	79m 25
Félix-Touache	»	»	1.518	»	79m 25
Rhône	»	»	1.513	»	79m 25
Isly.	»	»	1.424	»	78m
Oasis.	»	»	1.387	»	78m
Emir	»	»	1.378	»	78m
Touareg . . .	»	»	1.341	»	»6
Tell.	»	»	1.341	»	7
Soudan	»	»	932	»	

Au total, la Compagnie de Navigation Mix
une flotte de douze navires avec lesquels
chaque semaine Bône, Tunis, Bizerte, Sou
Medhia, Sfax, Gabès, Djerba, Tripoli, Pa
ville, Alger, Oran, la côte marocai
outre elle possède des services ré
nem, Arzew, Cette, Port-Vendres
importe la convention
avon fut ratifié
viei lui ont é

Digitized by Google

por-
eurs
filer
n, et
tions
projet
que se
Vapeur

er avec
ncienne
mmédia-
hantier le
lesia et le
livrés dans
un total de
. Elle exploi-
sur Oran et
New-York.
pris en vue de
ent, et principa-
lés au retour. Mais
ement : les minerais
lus; les blés étaient à
aux droits de douane ;
ne avait pris un dévelop-
nouvelle ligne avait créé
chandises diverses, tant à
venait nécessaire, dans ces
les vitesses et d'accroître un
ce que fit la Compagnie Cyprien

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

phosphate du monde et que notre belle colonie deviendrait un grand producteur de vin ? De même sait-on ce que nous réserve demain ?

Compagnie Cyprien Fabre. — Le fondateur de cette importante Société de navigation, qui fut président de la Chambre de Commerce, prit durant sa vie une large part à toutes les affaires d'armement ; il s'était occupé de voiliers dans sa jeunesse mais bientôt, partisan des progrès modernes, il avait suivi avec le plus vif intérêt la transformation de la marine marchande et avait acquis successivement quatre vapeurs qu'il exploita avantageusement : il sut, un des premiers, aborder [illegible] tonnages plus importants, obtenir une grande réduc[illegible] du personnel et pousser activement les opérati[illegible] sa flotte.

La hardiesse de son intelligence d'élite aim[illegible] des trafics connus et à aborder les affaires[illegible] malgré l'aléa qu'elles pouvaient présenter [illegible] ses vapeurs passer Suez pour aller trafi[illegible] à Madagascar, toucher l'Inde, aussi bi[illegible] les escales difficiles de Syrie, et el[illegible] Noire et dans toute la Méditerra[illegible] les plus rémunérateurs.

Malgré des efforts personn[illegible] nous venons de signaler, l[illegible] çaise, battue en brèche pa[illegible] etranger, était en décro[illegible] ment, justement ému[illegible] 1880, des moyens de[illegible] préparа la première[illegible] prien Fabre, bi[illegible]

Digitized by Google

ssurent ces ser-

nnes, longueur 116m 27
» » 130 »
» » 100 »
» » 103 63
» » 130 »

Nationale. — Assurer
seille et le Maroc d'une
de la Mer Noire d'autre
ttaché un homme entre
Paquet, et qu'il a parfaite-

itiative, la Mer Noire était
mais elle ne l'était pas suffi-
des marchandises que nous
ports qui l'environnent ou
tour nous demander. Le Maroc,
connu : quelques rares navires
es ports, considérés à juste titre
ospitaliers. M. Nicolas Paquet n'hé-
nt à créer avec cette région des rela-
et les résultats obtenus ont certaine-
es premières espérances.

ar mois à cette heure, les navires de la
Paquet ou plus exactement de la Compa-
vigation Marocaine et Arménienne partent
le pour Gibraltar, le Maroc et les Iles Cana-
dehors de Gibraltar, les ports touchés sont
Tanger, Casabianca, Mazagran, Mogador,
-Croix-de-Ténériffe et Las Palmas. Toutes les
semaines la même compagnie a un départ pour

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Fabre en
ceux de
Mais,
venons
ni diffi
le chef
direct.
d'auti
renc
pag
jeu
trac
d'i

Digitized by Google

la Mer Noire : ses navires font escale aux Dardanelles, à Constantinople, à Samsoun, à Kérassonde, Trébizonde, Batoum et Novorossisk.

Pour assurer ces communications, la Compagnie Paquet a actuellement dix vapeurs d'une jauge brute totale de 21.877 tonneaux. Les principaux de ses vapeurs sont :

Caramanie..	jauge brute totale	2.635	tonneaux, longueur	108m07
Bithynie....	»	3.452	» »	105m06
Circassie....	»	2.454	» »	95m13
Anatolie....	»	2.332	» »	94m70
Iméréthie...	»	3.489	» »	100m78

Le tableau de la page précédente donne, pour la ligne du Maroc, desservie par la Compagnie Paquet, les résultats exprimés en francs, des importations ou exportations en espèces ou valeurs.

La Compagnie Nationale de Navigation fut fondée en 1881, sous l'empire de la loi nouvelle sur la marine marchande, et elle fit construire immédiatement six vapeurs dont trois dans les ateliers des Forges et Chantiers de la Méditerranée à la Seyne et trois dans des chantiers anglais.

L'exploitation de la flotte commença en 1882 par des voyages dans les Indes anglaise, hollandaise et à Manille ; mais une baisse importante étant survenue sur les frets, la Compagnie Nationale dut abandonner les lignes non rémunératrices et porter toute son activité sur des services réguliers entre Marseille et Bombay d'une part, Marseille et Calcutta d'autre part, qui donnèrent grande satisfaction au commerce.

En 1884, à l'occasion de l'expédition française au Tonkin, la Compagnie Nationale fut appelée par le

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

COMPAGNIE DE NAVIGATION MAROCAINE ET ARMÉNIENNE

Montant des importations et exportations en espèces ou valeurs

ANNÉES	IMPORTATIONS				EXPORTATIONS				TOTAL des Importations et Exportations
	Gibraltar	Maroc	Iles Canaries	Total	Gibraltar	Maroc	Iles Canaries	Total	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
[illegible]	[illegible]	1.661.300	55.800	1.763.700	6.000	1.123.000	»	1.129 000	2.892.700
[illegible]	[illegible]	[illegible] 117	43.509	2.439.001	2.845	1.416.325	10.650	1.429.820	3.868.821
[illegible]	[illegible]	[illegible]	61.356	2.124.733	35.750	2.281.851	»	2.317.601	4.442.334
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 80	907.730	67.500	1.343.950	»	1.411.450	2.319.180
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 100	[illegible] 100	45.100	2.293.200	»	2.338.300	2.828.400
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	12.200	4.338.000	»	4.350.200	4.792.900
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 000	2.253.600	»	2.303.600	2.941.400
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 300	»	485.900	1.452.100

Digitized by Google

Marseille diverses
moins importantes
tiennent pas moins
t de notre port.

nent la Compagnie
ous les quinze jours
ers ports de l'Algérie :
. Sa flotte se compose
otal de 5455 tonneaux
d'une jauge brute totale
ngueur de 81m78 et de

et Cie dessert le littoral
et principalement les ports
Cannes, Saint-Tropez, Agde,
le.

de huit navires d'un tonnage
dont les principaux sont :
e totale 2.066 tonneaux, lon-
jauge brute totale 2007 tonneaux

es Vapeurs de charge français s'est
dans notre ville avec de puissants
son nom l'indique, elle veut non pas
avec d'autres Sociétés, mais avoir des
puissant tonnage pouvant prendre du
ité et bon marché. La Compagnie des
charge français dessert les ports de l'Ouest
de la France. Sa flotte se compose de deux

... jauge brute totale 3.463 ton., long. 100m 88
.... — 3.072 — — 98m 29

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

gouvernement à participer au tran
en Indo-Chine, et quelques années
elle fut de nouveau appelée à rendre
pour l'expédition de Madagascar
installait des lignes régulières ent
le Brésil et La Plata, principalem
port des émigrants italiens.

Mais c'est spécialement ve
surtout vers notre nouvelle
que la Compagnie Nationale
regards. En 1892, elle insta
départs mensuels, entre M
Haïphong et le gouvernem
mesure d'économie, de s
spéciaux, profita de ce
Compagnie Nationale
plus avantageuses po
port de ses passag
ment avec la Com

Ce service co
ment et du co
Compagnie
le 1er de ch
vers Djib
assuren

Le
Le
I

Digitized by Google

Mouvement général

dans le port

DÉSIGNATION DES CATÉGORIES		Nombre de Navires affectés aux divers services		Tonnage des Navires		Nombre de Voyages effectués		de Voyageurs arrivés		par	
		1898	1902	1898	1902	1898	1902	1898	1902	1898	1902
Compagnies Marseillaises subventionnées		44	115	80.618	149.600	399	1.162	32.896	138.766	31.009	130.167
Compagnies non subventionnées ayant leur port d'attache	à Marseille...	195	166	201.508	227.870	2.392	1.940	95.271	50.357	81.652	46.041
	ailleurs.....	29	26	30.658	38.223	108	115	167	35	193	48
TOTAUX.....		268	307	312.784	415.693	2.899	3.217	128.334	189.158	112.854	176.256

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

La

a él

dess

la n

la 1

pos

P

Digitized by Google

rendez-vous dans notre port, afin d'y laisser et d'y prendre de nombreuses marchandises et de nombreux voyageurs.

Le tableau ci-après indiquera les fluctuations subies, en ces dernières années, par les Compagnies de navigation étrangères faisant régulièrement escale à Marseille ou ayant leur point de départ dans notre port.

Mouvement général à Marseille
des Compagnies de Navigation étrangères

ANNÉES	Nombre de Navires étrangers affectés aux lignes desservies	Tonnage total des Navires affectés aux lignes desservies	Nombre de voyages effectués — Navires entrés à Marseille	Nombre de Voyageurs ayant effectué la traversée sur les navires étrangers	
				Arrivés	Partis
1885	»	»	»	»	»
1890	»	»	»	»	»
1895	»	»	»	»	»
1896	»	»	»	»	»
1897	»	»	»	»	»
1898	320	538.941	1.185	46.777	13.599
1899	368	652.917	1.164	37 431	16.242
1900	321	594.741	1.220	25.604	20.422
1901	302	583.193	1.166	24.728	20.918
1902	360	763.532	1.181	22.205	19.446

Nous allons donner maintenant les noms des principales de ces compagnies, en indiquant, pour l'année 1900, les lignes desservies et le nombre des navires affectés à ces lignes. On verra, par ces divers tableaux, combien sont nombreuses et importantes les Com-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

gnie générale des bateaux à hélice du N
Bordeaux, La Rochelle et Dunkerque.
nombre de 15, quittent successivem
les cinq jours. La Société Navale d
Anvers, au Havre, à Lisbonne, Bar
a neuf navires qui assurent son s
dans notre port. Enfin la Compag
laire va du Havre à Diego-Suar
et La Réunion en passant par
sept navires d'un tonnage tot
qui effectuent un service bi-m

Compagnies de navigati
1825, ainsi que nous av
dire, qu'apparut à Mar
vapeur faisant un servic
un pavillon autre que l
les Compagnies de na
dans notre port une
elles ont persévéré d
au cours de ce trav
lon étranger dans
port de Marseille.

Si cela est vra
ciales, cela est e
régulières et qu
au cours de leu
il n'y a pas lieu
si nous devo
les rela
llon
navi

Digitized by Google

trangères ayant des relations
. Une des compagnies que
e trouver dans cette énumé-
agnie Japonaise. Elle étonne,
e de ses vapeurs, leur tonnage
régulière de leurs voyages et
gers qu'ils transportent. Incon-
à peine, la marine commerciale
ontre ainsi à quelles puissantes
us devons être préparés pour l'avenir
s pas en être les premières victimes.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Tableau des principales Compagnies de Navigation étrangères établies à Marseille

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	Nombre de Navires affectés à la ligne	Tonnage total des Navires affectés à la ligne	Nombre de voyages (entrées à Marseille) effectués par ces Navires	NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS	
					Arrivés	Partis
Compagnies Allemandes						
...	Zanzibar, Mozambique, Hambourg.....	7	11.274	25	752	182
	Messine, Gênes, Southshield, Hambourg	10	12.768	24	»	»
	... Newport, Liverpool	17	26.168	34	»	»
	...	10	17.245	19	»	»
		3	3.168	6	»	»
		5	20.918	28	1.030	994
			17.424	18	179	61
				12	»	»
						10

Digitized by Google

Tableau de l'importation

ANNÉES	BŒUFS ET VACHES			MOUTONS			AGNEAUX ET CHEVREAUX			PORCS			VEAUX			TOTAUX (Têtes)
	PAR MER	PAR TERRE	TOTAL	PAR MER	PAR TERRE	TOTAL	PAR MER	PAR TERRE	TOTAL	PAR MER	PAR TERRE	TOTAL	PAR MER	PAR TERRE	TOTAL	
1885	30.903	30.924	61.827	610.621	161.645	772.266	128	54.067	54.195	571	57.911	58.482	209	16.035	16.244	963.014
1890	53.264	31.579	84.843	906 379	135.150	1.041.529	563	45 892	46 455	399	49.606	50.005	57	18.628	18.685	1.241.517
1895	86.049	35.151	121.200	1 163.700	133.230	1.296.930	957	60.597	61.554	4.005	31.225	35 230	965	22.538	23.503	1.538.417
1896	33.952	45.223	79.175	737.774	165.549	903.323	303	49.057	49.360	213	36.465	36.678	17	22.694	22.711	1.091.247
1897	33.030	50.854	83.884	1.044.385	146.777	1.191.162	491	47.028	47.519	819	37 808	38 627	»	25 593	25.593	1.386.786
1898	23.323	56.448	79.771	1.142.097	79.278	1.221.375	459	41.474	41.993	9.726	39.966	49.692	1	27.099	27.100	1.419.871
1899	57.413	29.059	86.472	1.011.100	140.071	1.151.171	6	42.131	42.137	7.942	29.330	37.272	52	26.769	26.821	1.343.873
1900	11.725	80.272	91.997	994.160	155.031	1.149.641	169	37.498	37.667	600	34.712	35.312	»	31.075	31.075	1.345.692
1901	44.822	84.523	129.345	1.483.460	126.083	1.609.543	»	40.617	40.617	»	36.116	36.116	2	34.054	34.056	1.849.677
1902	51.815	90.414	149.329	1.535.297	158.735	1.694.032	7	48.092	48.099	1.913	43.208	45.121	53	37.699	38.115	1.967.333
1903	46.240	83.866	130.106	1.467.947	162.742	1.630.689	4	49.361	49.365	2.556	47.630	50.186	322	36.950	37.272	1.897.618

Digitized by Google
THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

63.316 têtes d'animaux de boucherie ; huit ans après, en 1870, cette importation s'élevait à 474.290 têtes. On a vu, dans un tableau précédent, les chiffres des animaux importés en ces dernières années.

L'Algérie, le Maroc, la Sardaigne, l'Italie, l'Espagne, la Russie, les Provinces danubiennes, enfin tout le bassin de la Méditerranée contribuent à l'approvisionnement de notre ville. Mais c'est à l'Algérie surtout que Marseille doit la principale importance de son marché, puisqu'elle reçoit chaque année, de notre grande colonie africaine, près de douze cent mille têtes de bétail.

Les animaux importés ont pour débouchés naturels d'abord la consommation locale, dont nous avons parlé déjà dans une autre partie de ce travail, puis la consommation du midi et de l'intérieur de la France ; enfin la Belgique, la Suisse et même l'Allemagne viennent parfois, en été, procéder dans notre port à l'achat de bestiaux importés.

Le marché au bétail de Marseille est donc un marché d'approvisionnement général qui s'alimente surtout par l'importation du bétail algérien, et dont l'exportation, dans le reste de la France et les pays voisins, est la principale fonction.

Son importance déjà grande pourrait s'accroître encore bien certainement ; il suffirait pour cela que l'initiative privée ou, à son défaut, l'initiative gouvernementale prît certaines mesures pour assurer, dans nos pâturages du midi, quelques journées de repos à des animaux exténués par une traversée faite généralement en plein été. Des personnes compétentes assurent que l'Algérie pourrait alors nous fournir annuellement, pour les moutons seulement, un million de têtes de plus qu'elle

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

bois du Nord. En outre de ces trois grands centres de production, nous devons citer la mer Noire qui nous envoie de temps à autre des douelles de chêne et des planches de sapin dites de Galicie, et l'Australie qui nous a fourni une ou deux fois des planches de chêne.

Il est probable que nous pourrons sous peu demander des bois en grandes quantités à nos diverses colonies, principalement à celles du Tonkin, de Madagascar et de la côte occidentale d'Afrique. Celà est d'autant plus à désirer que les forêts de l'Autriche-Hongrie donnent à cette heure des rendements très maigres et que, d'ailleurs, une pénurie de bois commence à se faire sentir dans l'Europe entière. Mais il y a lieu de tenir compte de débouchés qui se ferment complètement par suite de l'emploi, chaque année plus grand, du fer dans les constructions. Nous verrons, en outre, en étudiant l'industrie de la tonnellerie que, non seulement on fabrique aujourd'hui beaucoup de fûts en fer, mais encore que nous avons été largement approvisionnés de barils, par suite des arrivages très importants à Marseille d'huile de coton en provenance de l'Amérique.

Pour une raison ou pour une autre, notre port n'a donc pas vu ses débouchés s'accroître, au moins pour le commerce des bois. Nice et Cannes, qui s'approvisionnaient à Marseille, s'alimentent maintenant directement; Cette, qui manutentionne plus économiquement que nous, nous a enlevé presque entièrement la zone du Gard et celle de la vallée du Rhône. Les ports du nord de la France, par suite d'entente avec les compagnies de chemin de fer, nous ont même enlevé le marché de Lyon.

Digitized by Google

ne le fait actuellement. Or ces animaux nous allons aujourd'hui les acheter à l'étranger. Paris à lui seul consomme 450.000 moutons qui arrivent de l'Allemagne ou de l'Autriche, alors que l'Algérie pourrait les lui fournir.

Le bois. — Les bois de tonnellerie, de construction menuiserie, d'ébénisterie devraient certainement à Marseille un rôle plus important qu'ils ne jouen et notre place pourrait devenir un entrepôt destiné à desservir de nombreux débouchés. Ma cela il faudrait que notre port possédât de vast comme ceux d'Anvers et des principales vil times anglaises; il faudrait de plus que le starie et de surestarie qui grèvent cette m encombrante ne fussent pas aussi onéreux.

Pendant longtemps, nous n'avons reçu par voiliers venant décharger sur le quai- Port. Aujourd'hui nous commençons bois par vapeurs. Trois grands centres sent les bois dont Marseille et la régio besoin; ces trois grands centres sont : particulier le Canada, l'Autriche-Ho envoie ses produits par l'Adriatique, du nord de l'Europe qui nous appro mer Baltique.

L'Amérique nous expédie princip plateaux et lames de pitchpin, des p chêne; par l'Ad ne, nous rece sapin et de ch la mer B Norvège, la R expédien madriers de sapin co

Digitized by Google

Suède et Russie.....									
Méditerranée.....	»	»	114						
Mer Noire.....	»	»	8.657	14.951	m 8.165	17....			
Australie.....	»	»	100	3.240	pièces 1.522	»	»	»	

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Tableau des importations à Marseille des Douelles pour Tonnellerie

PROVENANCES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
	Pièces	Pièces	Pièces	Pièces	Pièces	Pièces	Pièces	Pièces	Pièces	Pièces
Adriatique	6.000.000	9.000.000	3.998.500	4.988.000	6.698.500	3.234.000	4.110.500	5.179.000	4.474.000	4.385.000
Amérique.....	90.000	10.000	25.400	11.600	309.200	195.600	427.000	217.400	678.000	207.600
Mer Noire.....	»	210.000	408.700	543.000	142.300	129.000	»	405.000	507.000	1.144.400
Méditerranée.....	»	»	»	»	»	117.000	»	»	350.000	426.600
Autres.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	109.380
TOTAUX...	6.090.000	9.220.000	4.432.600	5.552.600	7.150.000	3.675.600	4.537.500	5.801.400	»	6.272.980

Digitized by Google

Tableau des importations à Marseille des Bois de construction, Menuiserie et Ebénisterie, Planches, Plateaux et Madriers

PROVENANCES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Adriatique	m³ 18.000 pièces 40.000	m³ 25.000 pièces 20.000	m³ 18.551	m³ 20.522	m³ 14.391	m³ 13.974	m³ 21.742	m³ 22.547	m³ 13.684	m³ 13.516
Amérique	navires 10	navires 20	22.601	31.285	12.653 douzain. 9.376	14 808 douzain. 17.880	19.056 douzain. 21.775	14.284 douzain. 15.488	11.379 douzain. 11.459	3.599 douzain. 7.931
Suède et Russie	douzain. 100.000	douzain. 100.000	58.652	71.048	69.490	m³ 70.618	57.918	57.777	42.309	21.140
Méditerranée	»	»	114	»	»	»	»	m³ 350	»	»
Mer Noire	»	»	8.657	14.951	m³ 8.165	17.364	m³ 13.124	12.760	m³ 19.256	17.815
Australie	»	»	100	3.240	pièces 1.522	»	»	»		»

Digitized by Google

Digitized by Google

nfin, la concurrence des marchés de Gênes et surtout e Trieste, ainsi que les expéditions du Brésil sur les ivers ports du Levant, ont eu pour effet de restreindre e plus en plus nos débouchés d'exportation.

Ajoutons à tout cela que notre commerce des cafés ıt, pendant plusieurs années, très gêné par les rigueurs e la douane, touchant la perception des droits sur les narchandises destinées à ressortir de France. Les nanipulations et les triages des cafés sont inévitables et s'ensuit un déchet important sur lequel la Douane rélevait toujours les droits ; de là une infériorité que 'avaient pas nos concurrents de Gênes et de Trieste, râce aux facilités que leur procurait la franchise de eurs entrepôts.

Le gouvernement entendit ces justes doléances et une écision ministérielle du 26 juin 1897 permit enfin à nos égociants de trier en entrepôt les cafés destinés à la éexportation. Mais aussitôt la lutte se porta sur un utre terrain. Depuis quelques années, en effet, l'usage e répand de plus en plus, dans les pays du bassin de Méditerranée, du café torréfié. Or les mesures admi- istratives adoptées en France semblent combinées de nanière à empêcher nos commerçants de prendre leur art de ce trafic, alors que nos tarifs sont conçus de çon à ouvrir notre pays et surtout certaines colonies la concurrence étrangère.

Il est de notoriété par exemple que 100 kilos de café ru donnent 80 kilos de café torréfié. Pour représenter 00 kilos de celui-ci, il faut donc 125 kilos de café cru. es droits qui pèsent sur le premier devraient dès lors tre établis sur cette base : ils ne le sont pas. Voyons ar exemple ce qui se passe en Tunisie. Le café cru paie

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

[illegible] certifié, 65 francs : il devrait payer [illegible] que la parité existât.

[illegible] est vrai, a cru entrer largement [illegible] lorsqu'elle a autorisé la formation [illegible] d'entrepots réels. Mais ces entrepots [illegible] notre législation douanière et les [illegible] ne sont pas établis de façon [illegible] dans leur périmètre des relations [illegible] modernes. Le commerce se [illegible] des impossibilités matérielles, de [illegible] de location si élevés que [illegible] impraticable.

[illegible] de telles conditions [illegible] possible sont avec les ports [illegible] entrepot est compris d'une [illegible] différentes sont venues [illegible] particulier. [illegible] les cafés, en ces [illegible] consommation de plus en plus [illegible] Aussi on ont passé de [illegible] Levant cette avalanche de [illegible] ont subi une baisse sans [illegible] sur bon ordinaire qui étaient [illegible] au mois de septembre 1890, [illegible] tombaient à 37 fr. 50 en [illegible] les conséquences des désastres commerciaux [illegible] tous des pertes très sérieuses.

[illegible] détail des importations de café à Marseille. [illegible] rappelle comme dans l'examen de ce tableau, que [illegible] 1887 et 1888 les importations des colonies françaises [illegible] comprises sous la désignation « autres pays étrangers ».

Digitized by Google

Tableau de l'importation des Cafés à Marseille

PROVENANCES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Egypte.....	634	80	105	57	163	281	158	173	245	8	221
Cuba et Porto-Rico.	68	828	1.290	1.755	1.150	1.122	1.904	396	766	1.021	931
Venezuela.....	264	605	1.799	1.308	615	530	299	258	84	80	381
Haïti.....	104	596	1.188	634	646	1.264	801	788	1.046	1.219	877
Brésil.....	9.778	8.203	9.713	10.490	14.923	15.450	16.346	11.637	16.568	21.590	22.645
Indes anglaises.....	1.779	1.738	1.738	1.693	961	2.051	2.321	2.395	2.023	2.161	2.172
Indes hollandaises.	866	928	447	360	233	323	165	180	163	369	317
Autres pays étrang.	4.364	3.399	4.081	5.394	5.599	2.114	1.144	1.795	1.018	1.043	2.126
Colonies françaises.	»	»	»	»	»	323	144	177	316	292	224
TOTAUX.....	17 857	16.377	20.361	21.691	24.290	23 458	23.282	17.799	22.229	27.783	29 894

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

utilisable.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Les Céréales. · · Si nous voulions étudier ici en détail le commerce des céréales et faire l'historique de la législation qui le concerne, nous le verrions soumis à toute époque, depuis Charlemagne jusqu'à nos jours, suivant les espérances ou les craintes de bonnes ou de mauvaises récoltes, à une perpétuelle alternative d'admissions puis de prohibitions.

La loi du 15 juin 1861, que la Chambre de Commerce de Marseille qualifiait de loi de prévoyance, proclama enfin une liberté longtemps attendue et dont la suppression avait donné lieu à de désastreuses expériences. Aussitôt l'importation des céréales prit un essor considérable et notre port devint un des principaux entrepôts de blé du monde entier.

A ce moment le blé exotique ne payait, à son entrée en France, qu'un droit purement nominal de 0 fr. 60 les 100 kilos. Aussi, dès l'annonce de souffrances passagères de l'agriculture, les amis de la protection en rendaient immédiatement responsable la liberté de l'importation. Leurs campagnes ne devaient pas rester sans résultat ; après diverses tentatives plus ou moins importantes, ils obtinrent, en 1885, le relèvement à 3 francs des droits de douane sur les blés. Ce résultat ne les satisfaisant qu'à demi, le droit fut successivement élevé à 5 francs puis à 7 francs les 100 kilos.

Quelles en ont été les conséquences ? Le commerce des céréales a subi mille entraves et l'agriculture, d'autre part, n'a pas obtenu la panacée qu'elle espérait. Avec le blé, ne l'oublions pas, nous nous trouvons en présence d'un article de première nécessité, qui n'a pas d'équivalent absolu dans les similaires. Il faut quand même qu[illegible] ommateur français mange du pain et

Digitized by Google

lorsque la récolte nationale ne lui suffit pas, et c'est la règle, il recourt à l'étranger. Le résultat immédiat des droits de douane est donc de lui faire payer le pain un peu plus cher jusqu'à l'heure où il se rebiffe et où il oblige le gouvernement, sous les yeux du producteur ahuri, à suspendre la perception des droits, ainsi que cela eut lieu au printemps de 1898.

Ces considérations ont été d'ailleurs toutes, en ces dernières années, justifiées par les faits et il suffira pour s'en rendre compte de jeter un coup d'œil attentif sur le tableau que nous allons donner et qui relate le mouvement des céréales sur la place de Marseille de 1885 à 1903.

Ces céréales nous sont fournies en majeure partie par les provenances de Russie, arrivant par la mer Noire. Les pays qui nous fournissent ensuite des quantités notables sont la Turquie, la Roumanie, les Indes Anglaises, les Etats-Unis, l'Uruguay et la République Argentine. L'Algérie et la Tunisie comptent en outre au premier rang de nos fournisseurs de céréales et de blé en particulier. Leurs expéditions, pour notre port ont passé de 633.742 quintaux métriques en 1885, à 1.264.577 en 1890, à 1.473.164 en 1895, à 1.453.312 en 1900.

Les céréales exportées par le port de Marseille sont dirigées pour la plus grande partie sur l'Espagne, la Suisse, quelque peu sur l'Italie. Mais ce qui donne le plus d'activité à notre place, c'est l'expédition des céréales dans l'intérieur de la France par voie ferrée. Ces céréales vont alimenter les moulins de nos départements du midi ou du centre qui emploient les blés durs de Russie pour les mélanger aux blés tendres du pays et produire une farine utilisable.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Tableau du Mouvement des Céréales à Marseille

DÉSIGNATION	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.
Importations											
Grains de Froment	4.431.718	6.403.139	6 332.263	5 757.905	5.691.508	8.637.931	5.936.393	4.237.532	4.762 754	4.843.228	5.912.670
Grains de Seigle	3 469	9 219	336	4 005	135.190	50 591	60	39	744	2.449	58.574
Grains de Maïs	665 735	1.480.607	371.902	950.157	1.010.453	1.397.527	.972.090	722.573	786.259	810.613	884.678
Grains de Orge	171.104	293.586	203.346	250.973	221.708	154.128	88.295	80.358	194.327	278.307	161.611
Grains de Avoine	429.525	434.708	509.331	576 050	561.360	486.791	400.999	399.698	806.144	606.418	374.887
Farines diverses	25.248	33.515	104.703	50.069	23.348	41.359	50.729	37.426	80.826	106.688	96.271
TOTAUX	5.726.799	8.654.774	7.521.881	7.589.159	7 643.567	10.668.327	7.448.566	5.477.626	6.631.054	6.647.703	7.488.691
Exportations											
Grains de Froment	288.463	295.615	131.756	119.853	248.292	306.131	648.030	70.090	120.952	69.812	37.170
Grains de Seigle	1 319	3.872	588	2 659	24.731	20.690	193	55	309	1.765	2.432
Grains de Maïs	53.685	85.251	31.684	77.682	226.684	277.452	26.403	122.057	54.722	52.790	77.826
Grains de Orge	33.573	96.350	32.501	127.204	96 298	27.146	17.809	19.327	32.879	13.159	66.799
Grains de Avoine	17.058	16.224	31.492	22 640	19.331	19.853	28.867	21.228	6.930	37 039	31.340
Farines diverses	255.848	538.353	985.465	1.494.719	1 888.973	802.354	2 038.286	2.005.163	1.696.495	1.473.067	1.369.616
TOTAUX	649.937	1.035.665	1.213.486	1.844.757	2.504.339	1.453.626	2.759.588	2.237.920	1.952.287	1.647.632	1.585.183
Transit international											
Grains de Froment	477.467	1.192 160	1.136.329	1.112.570	968.710	1.343.058	1.249.923	1.268.475	1.405.000	1.495.730	2.008.230
Grains de Seigle	554	2.405	3.083	5.630	11.288	3.654	120	1.589	2.000	400	»
Grains de Maïs	12.135	57.251	45.984	110.768	106.281	172.175	174.072	181.405	198.000	249.800	227.840
Grains de Orge	7 020	5.639	9.830	11.095	17.027	11.866	13.984	8.163	22.000	41.370	39.560
Grains de Avoine	8.615	102.805	137 425	186.371	180.782	149.319	131.968	214 654	253.000	263.540	205.990
Farines diverses	103.884	176.628	220.160	197.329	175.322	173 424	163.544	113.744	72.960	72.320	61.290
TOTAUX	609.675	1.536 888	1.552.811	1.623.763	1.459.410	1.853.496	1.733.611	1.788 030	1.952.960	2.123.160	2.542.910

Digitized by Google

Le Charbon. — Il y a un siècle à peine, on se serait peu douté de l'importance que pouvait prendre le commerce du charbon, et l'on aurait étonné tout le monde si on avait déclaré que la houille serait un produit que les nations se disputeraient avec acharnement.

En 1860, la consommation de la houille en France était de 14.200.000 tonnes dont 8.500.000 fournies par la production française et 5.700.000 demandées à l'importation. A cette même époque, Marseille recevait seulement 391.000 tonnes de charbon destinées, pour la plus grande partie, à la marine à vapeur ou à la consomation locale. Mais, quelques années après, notre place commençait à devenir un centre d'approvisionnement important : en 1875, elle recevait 690.000 tonnes et elle en exportait 175.000. Depuis lors, ces quantités n'ont fait qu'aller en augmentant ; on le verra tantôt dans le tableau indiquant le mouvement des charbons à Marseille en ces dernières années.

Le charbon qui arrive à Marseille provient, soit des houillères françaises, soit des houillères anglaises. En ces derniers temps les houillères d'Amérique sont elles aussi entrées en ligne de compte et elles nous ont expédié déjà 125.000 tonnes de charbon en un an.

Dans le tableau que nous allons donner, la colonne indiquant les arrivages par voies de terre, de fer et par cabotage, nous montre les quantités de charbons fournies à Marseille par les houillères françaises ; la colonne indiquant les arrivages par voie de mer, grande navigation, nous fait connaitre d'autre part les quantités fournies par les houillères étrangères et, nous l'avons dit, presque en totalité par les houillères anglaises. On verra immédiatement combien nous sommes tributai-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

res de l'importation, et combien il serait désirable que les charbons français nous parvinssent en plus grandes quantités. L'obstacle à cela est surtout dans les frais de transports élevés qui grèvent la marchandise.

Les voies ferrées nous amènent aujourd'hui presque la totalité des charbons français ; de là un prix de revient considérable pour ces charbons et impossibilité de les employer largement. Il en serait autrement le jour où Marseille pourrait, grâce à la navigation sur le Rhône et au canal qui la relierait à ce fleuve, recevoir par bateaux des charbons qu'elle serait allé chercher économiquement jusque dans les bassins houillers du Nord, de la Loire et du Gard.

A cette heure, on importe à Marseille trois sortes de charbons anglais : la houille même ou poussière de houille, d'un prix de revient très rémunérateur, utilisée dans les savonneries, huileries, fabriques de produits chimiques et autres industries où l'on peut disposer d'une large surface de chauffe, avec des grilles fixes et serrées, retenant et consumant les moindres parcelles de charbon ; puis la grosse houille, dite de navigation, d'un prix bien supérieur, mais présentant la consistance nécessaire pour tenir malgré le mouvement et la marche ; enfin, une troisième qualité, expédiée de Newcastle et qui est préférée pour la production du gaz d'éclairage.

Nos exportations s'élèvent, on le remarquera, à un chiffre assez important ; mais cela est dû uniquement aux quantités qui sont embarquées comme provisions de bord dans les soutes des navires et qui forment les trois quarts des expéditions faites par notre port.

La houille anglaise est celle qui est la plus recher-

Digitized by Google

Tableau du mouvement des Charbons dans le port de Marseille

ANNÉES	ARRIVAGES			EXPÉDITIONS					CONSOMMATION LOCALE
	Voie de mer Grande Navigation	Voies de terre de fer et Cabotage	TOTAL	PROVISIONS DE BORD			EXPORTATIONS	TOTAL des Expéditions	
				Houille anglaise	Houille française	Total			
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1885	298.000	591.000	889.000	163.382	156.319	319.701	71.116	390.817	246.989
1890	318.000	691.000	1.009.000	221.866	173.049	394.915	63·161	458.076	316.000
1895	518.000	511.000	1.029.000	317.442	156.882	504.324	7.805	512.129	346.000
1896	572.000	462.000	1.034.000	409.354	146.914	556.268	9.052	565.320	338.000
1897	663.000	365.403	1.028.403	413.878	133.769	547.647	4.843	552.490	353.000
1898	645.895	522.434	1.168.329	470.722	176.414	647.136	20.814	667.950	357.000
1899	830.002	571.912	1.401.914	438.179	180.773	618.952	6.871	625.823	379.510
1900	998.931	622.854	1.611.785	464.409	160.738	625.147	8.316	633.463	434.743
1901	1.126.917	642.764	1.769.681	452.100	108.144	560.244	5.405	565.649	408.820
1902	983.647	612.306	1.595.953	419.307	95.506	514.813	3.055	517.868	397.607
1903	1.077.026	649.544	1.726.570	422.420	221.173	643.593	8.928	652.521	409.360

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

chée pour
remarque
bon fran
se croya
ses cha
afin d
pagne
calcul
suite
pour
mat
n
u

Tableau du Mouvement des Huiles d'Olive et de Coton à Marseille

ANNÉES	HUILE D'OLIVE — IMPORTATION					HUILE DE COTON	
	Comestibles	Lampantes et sous-claires	Extraites par le sulfure de carbone	Ressences	Total	Importations	Exportations
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos
1885	8.600.000	2.800.000	6.320.000	1.104.600	18.324.600	10.799.000	1.658.000
1890	9.200.000	1.890.000	2 871.000	582 000	14.543.000	14.098.000	2.560.000
1895	8.000.000	2.090.000	1.560.000	356.000	12.006.000	16.178.000	2.666.000
1896	9.054.000	1.770 000	2.240.000	218.000	13.282.000	25.716.000	2.895.000
1897	12.000.000	2.380.000	1.795.000	210.000	16 385 000	55.556.727	7.231.284
1898	10 500.000	1.500.000	1.975.000	130.000	14.105.000	61.782.239	7.352.599
1899	12.900.000	2.400.000	2.475.000	255.000	18.030.000	61.249.721	5.317.932
1900	8.295.000	2.131.000	1.415.000	325.000	12.166.000	44.990.205	4.877.347
1901	11.388.000	1.787.000	1.920.000	285.000	15.380.000	37.935.854	4.210.933
1902	13.034.000	2.945.000	1.750.000	270.000	17.999.000	20.667.664	3.524.315
1903	»	»	»	»	20.132.325	16.486.703	2.707 997

Digitized by Google

... — Les laines françaises, par
... ne conviennent qu'à un cer-
... limités, et généralement
... laines étrangères. La produc-
... essentiellement restreinte; elle
... de kilogrammes, alors que l'in-
... emploie au moins 200 millions.
... nges de demander à l'étranger,
... e 150 millions de kilogrammes de
... trois quarts de la consommation

... le marché lainier de Marseille
... ne fut de grande importance. Il le fut
... que les importations totales étaient en
... de 55 mille tonnes, celles arrivant par
... de 13 mille tonnes; notre port rece-
... vait environ des importations totales.
... le l'abaissement constant des frets et,
... au maintien élevé des tarifs de chemin de
... chercheurs n'ont plus eu qu'un seul objectif:
... transports par voies ferrées et, par le fait,
... Marseille. L'Algérie qui est presque à nos portes,
... l'Europe, la Turquie d'Asie, le Maroc, les
... méditerranéennes, tout le littoral de la Mer Noire
... n'expédient aujourd'hui que des quantités insi-
... de laine : la majeure partie de l'importation
... nous fait par le Havre et Dunkerque.

Notre port a même été déçu dans l'espérance qu'il
... au moment de devenir l'entrepôt des laines
... Et en voici la raison : la Compagnie des
... Maritimes, pourtant si largement subven-
... pour le service d'Australie, ne fait aucune diffé-

Digitized by Google

rence sur cette ligne entre le fret pour Marseille et le fret pour Londres. Or, comme les manufacturiers français ont obtenu de ne pas payer sur les laines de surtaxe d'entrepôt, et que, d'autre part, ils ont à subir de Marseille à leurs fabriques un transport plus coûteux que celui de Londres aux mêmes destinations, ils ont intérêt à s'approvisionner en Angleterre, favorisant ainsi le marché étranger au préjudice du marché national.

Ce qui a toutefois maintenu à Marseille une certaine importance pour le commerce lainier, c'est le développement de l'industrie du lavage des laines, industrie qui débarrasse la marchandise de tous les corps étrangers et la rend ainsi apte à être plus rapidement employée. Plusieurs lavoirs de laine fonctionnent dans notre ville et un nombreux personnel de femmes est occupé à cette opération.

Tableau du Mouvement des Laines arrivées à Marseille

NOMBRE DE BALLES

ANNÉES	POUR LA PLACE	DE PASSAGE	TOTAL
1885	78.794	50.680	129.474
1890	95.757	52.998	148.755
1895	71.711	68.986	140.697
1896	97.711	70.721	168.250
1897	76.072	79.973	156.045
1898	69 468	87.405	156.873
1899	60.853	80.461	141.314
1900	61.033	66.201	127.234
1901	50.525	66.459	116.984
1902	48.014	52.221	100.235
1903	67.445	59.187	126.632

Digitized by Google

[illegible] pour les [illegible] presque identique en ce [illegible] Sans doute notre port n'a [illegible] un grand marché [illegible] balles de ce [illegible] toujours que [illegible] à constater [illegible] balles, alors que [illegible] plus reçu [illegible] alors que les [illegible] augmentaient dans les [illegible] Gênes. Ce dernier [illegible] qu'il n'en [illegible] contre 3.150.000.

[illegible] Marseille et cette [illegible] à la différe[illegible] nos quais et [illegible] de fer. Pour [illegible] Zurich; par [illegible] Gênes et le Gothard [illegible] par Marseille et le [illegible]

[illegible] dans le déplo[illegible] marché coton, tant [illegible] Si néanmoins [illegible] récemment par [illegible] uniquement à la [illegible] de l'industrie du Midi (1).

(1) [illegible] de l'industrie du Midi, [illegible] de Marseille s'est élevée récem[illegible] depuis longtemps. [illegible] provenances d'Egypte, [illegible] de nos critiques n'en [illegible]

État numératif des balles de Coton arrivées à Marseille

ANNÉES	NOMBRE DE BALLES	ANNÉES	NOMBRE DE BALLES
1885.....	57.184	1899.....	69.382
1890.....	65.893	1900.....	69 425
1895.....	54 807	1901.....	83.829
1896.....	58.357	1902.....	87.073
1897.....	61.635	1903.....	118.425
1898.....	58.890		

Après avoir constaté l'état du commerce des matières premières, laine et coton, sur la place de Marseille, nous avons à signaler l'état du commerce des produits que ces matières ont permis de fabriquer.

Les tissus de coton arrivent dans notre port à raison de 10 à 15 millions de kilogrammes par an — 11 millions 275.715 kilogrammes en 1898, 12.315.393 kilogrammes en 1899, 9.355.717 kilogrammes en 1900, — et les exportations par contre sont de 20 à 25 millions — 20.548.026 kilogrammes en 1898, 24.469.642 kilogrammes en 1899, 18.331.222 kilogrammes en 1900. Ces tissus sont expédiés en majeure partie en Algérie, dans les Indes et en Chine; dans ce dernier pays les toiles, percales et calicots peints sont surtout recherchés, mais ces produits viennent de l'étranger et ne passent à Marseille que par transit.

Les tissus de laine sont importés dans notre ville à raison de 7 à 800.000 kilogrammes par an — 766.408 kilogrammes en 1898, 747.531 kilogrammes en 1899,

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

rables de ce légume, ainsi en 1895 et en 1899; on utilise alors les pois chiches pour l'alimentation du bétail.

Signalons aussi les arrivages annuels à Marseille de fortes quantités d'alpistes, de graines de chanvre et de millet qui servent surtout à la nourriture des oiseaux. L'Amérique du Nord fut autrefois l'un de nos plus gros acheteurs d'alpistes ; elle a cessé de l'être depuis quelques années et elle s'adresse directement à la Turquie et à La Plata qui fournissent spécialement ces articles.

A ces graines et à ces légumes, il faut ajouter le commerce des pommes de terre et des fruits qui se fait dans notre port sur une très vaste échelle. En ce qui concerne les pommes de terre ce sont les exportations qui prédominent et dont l'importance tend à s'accroître. L'Algérie nous en demande les plus fortes quantités ; en retour elle nous envoie, notamment pendant les mois d'hiver, des légumes verts en abondance et qui forment, en cette saison, un des principaux aliments du fret des paquebots.

C'est depuis la création de services rapides entre la colonie et Marseille, rendant les communications plus fréquentes et plus faciles, que le commerce des primeurs a pris en Algérie un développement considérable. L'étendue des terres consacrées à cette production a plus que décuplé en dix ou quinze ans. On peut dire que tous les jardins situés autour des grands ports algériens, dans un périmètre de vingt kilomètres au moins, sont affectés à la culture intensive des petits pois, haricots, artichauds, etc. Tous ces légumes sont généralement dirigés sur notre port qui les réexpédie aus-

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

sitôt en grande partie vers les centres de consommation, Lyon, Genève, Paris.

Le commerce des fruits frais est aussi très important sur notre place; en dehors de l'Algérie, l'Italie et l'Espagne nous en expédient beaucoup. C'est de ces pays que nous arrivent des figues, des oranges, des citrons, des mandarines, des raisins. La Tunisie nous envoie des dattes; les Antilles des bananes; l'Inde des ananas.

Parmi les articles d'épicerie qui alimentent les transactions de notre place, signalons les cacaos en fèves et en pellicules qui nous viennent en majeure partie du Brésil et que nous réexpédions dans divers pays, après avoir alimenté notre chocolaterie locale; les poivres qui arrivent à Marseille venant de Singapour, de Saïgon, de Malabar; puis encore le thé de la Chine, la vanille des Antilles, etc.

Le Pétrole. — C'est en 1863 que le pétrole fit son apparition en France; il a pris depuis une extension considérable, pénétrant dans toutes les demeures, dans celle du riche comme dans celle du pauvre où il est successivement utilisé pour l'éclairage, le chauffage, la cuisson des aliments. En ces dernières années, son emploi est devenu plus commun encore, grâce à la rapide multiplication des voitures automobiles chauffées par cette huile minérale; cet emploi se généralisera certainement davantage.

Bien que la production du pétrole soit abondante dans le Caucase, c'est d'Amérique qu'il nous vient presque exclusivement. Il nous arrive soit à l'état d'huile brute qu'il faut alors raffiner, soit à l'état d'huile épurée et d'essence. Le pétrole est expédié

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

dans la cale du navire. Les réservoirs dont nous venons de parler sont construits généralenent en fer et demandent à être très soignés ; on les isole le plus possible.

Tableau des importations d'Huile et d'Essence de Pétrole à Marseille et à Port-de-Bouc

ANNÉES	PÉTROLE RAFFINÉ		PÉTROLE Brut	ESSENCE de Pétrole
	BARILS	CAISSES	BARILS	BARILS
1885	4.650	»	56.427	2.763
1890	58.932	20.329	92.184	6.202
1895	31.874	5.930	92.738	3.465
1896	36.115	600	76.036	»
1897	47.438	3.000	90.693	2.000
1898	45.088	500	116.738	2.000
1899	41.100	800	84.499	»
1900	37.000	600	109.800	2.400
1901	47.820	1.450	151.570	2.800
1902	37.500	900	124.578	»
1903	»	»	»	»

Marseille possède aujourd'hui, sur les hauteurs du cap Janet, quelques réservoirs semblables à ceux d'Anvers et munis, eux aussi, d'un tuyautage spécial les mettant en communication avec les cales des navires. Cette installation a été faite par la Compagnie Générale des Pétroles qui reçoit l'huile de pétrole

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

dans des barils enduits à l'intérieur d'une
de colle de poisson, afin d'empêcher l'écoule
bien dans des estagnons en fer-blanc. Les
parfaitement étanches, sont renfermés par
deux dans des caisses en bois. Le baril
pèse de 145 à 150 kilos net ; le baril d
à 135 kilos ; la caisse de pétrole 28 k

A Marseille, l'embarquement et
des pétroles sont soumis à des
réglementées par le Service des p
ne peuvent être effectuées que da
à l'angle de la digue extérieure
l'Abattoir. Il y a quelques
Commerce fit d'actives dém
fût dotée d'un bassin spé
ne purent aboutir. Toute
placement particulier se
le nouveau bassin de
indiqué ailleurs. C
dans les principa
Pétroleumhafen
bassins ; à A
réservé à ce

Dans cet
barils est
briques
ment
port
spé
l

Digitized by Google

dans la cale du navire des soies, des
venons de parler sont majeure partie,
et demandent à être ce de transit. En
plus possible de ces articles par
s transactions faites
Tableau des vement au total des
peut dire qu'il ne se
pour 100 des quantités

ANNÉES	
	et les transactions furent
	assez importantes. Mais
	et les vendeurs, dans cette
1885	nme dans toutes les autres,
1890	uppriment autant que possible
1895	est d'autant plus fâcheux que
1896	Condition des soies très bien
1897	administrée, où les négociants
1898	ler à des essais entourés de toutes
1899	bles d'exactitude. Il faut constater
1900	acheteurs n'ont pas été attirés vers
1901	tes aux enchères périodiques, comme
1902	yon et dans d'autres villes.
1903	

concerne le commerce de transit dévolu à
ce qui a trait aux soies et aux cocons, il
fluctuations de ces importants articles. En
Chambre de Commerce déclarait que l'une
équences du traité avec l'Angleterre, en
un vaste débouché aux produits français,
auvé de la ruine nos fabriques de soieries. Ce
t certain c'est que, quelques années après, la
que française s'était élevée au premier rang de
duction du monde entier ; Lyon et Saint-Étienne

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

faut constater que la loi de 1892 ranima rapidement plusieurs entreprises. Le nombre des filatures qui était tombé à 238 monta peu de temps après à 271. Le nombre des bassines de ces filatures qui était de 9.757 en 1892, monta rapidement à 11.496, soit 1.739 bassines de plus.

L'importation des cocons étrangers que nous avons vu si rapidement décroître reprit une marche ascendante : la Turquie et la Russie surtout nous en fournirent de grandes quantités qui entrèrent en France par Marseille. Enfin les soies grèges et les bourres de soie, venant en majeure partie de la Chine et du Japon, subirent à leur tour les conséquences heureuses du nouveau régime. Le tableau suivant permettra de s'en rendre compte.

Importations des Soies par Marseille

ANNÉES	SOIES EN COCONS	SOIES GRÈGES	BOURRES DE SOIE EN MASSE
	Kil.	Kil.	Kil.
1885	311.627	2.563 058	2.934.341
1890	116.745	3.592.010	4.995.259
1895	444 343	5.506.957	4.825.081
1896	777.026	3.825.610	3.535.425
1897	1.129.227	6.637.655	4.929.350
1898	1.178.113	5.268.197	4.810.596
1899	2.180.381	7.387.400	6.073.325
1900	1.540.869	4.650.958	5.313 339
1901	2.010.339	5.040.700	5.788.388
1902	2.967.083	4.968 940	8.321.131
1903	2.872.184	4.482.149	7.553.818

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES
Digitized by Google

absorbaient à eux seul[illegible] ces articles ne passent en lions de kilogramm[illegible] Marseille qu'en transit et se dirigent

Sur ce chiffre[illegible] marchés de consommation. Nous environ de 80[illegible] vers l'Algérie, la Tunisie, le cet heureux[illegible] qui ne peuvent être utilisées 18,000 ba[illegible] de soieries, mais qui, dans reçut 30[illegible] employées dans diverses industries 79,760[illegible] Ma[illegible] d[illegible]

[illegible] est un entrepôt important que pour les [illegible] qui comprennent non seulement la [illegible] les cocons tarés et percés et en géné[illegible] les débris soyeux. Ces déchets servent à la [illegible] divers objets de passementerie.

Vins et alcools. — Grâce au régime économique inauguré en 1860, l'exportation des vins fins, des vins de liqueurs et des vins ordinaires fut florissante pendant plusieurs années et notre port put profiter de ce mouvement commercial. Mais l'invasion du phylloxéra fit que nos négociants exportateurs furent forcés de relever leurs prix de vente ; en même temps l'Espagne et l'Italie qui autrefois se suffisaient à peine à elles-mêmes, produisirent des vins en grande quantité et vinrent nous faire concurrence sur les marchés étrangers ; enfin plusieurs de ces marchés nous furent complètement fermés par des taxes d'entrée.

Marseille subit les conséquences de ce fâcheux état de choses et ses exportations décrurent rapidement. Mais d'admirables efforts ayant été faits un peu partout afin de reconstituer nos vignobles français, et nos colonies nous ouvrant de nouveaux débouchés, le port de

Digitized by Google

seille put reprendre le rôle d'exportateur qu'il avait rempli autrefois.

Voici quel a été le mouvement général des liquides (vins, eaux-de-vie, esprits et liqueurs) exportés pendant les dernières années par Marseille.

1885.....	28.062.800	litres
1890.....	29.576.351	»
1895.....	37.446.191	»
1896.....	38.330.666	»
1897.....	33.668.935	»
1898.....	35.295.534	»
1899.....	33.961.303	»
1900.....	41.459.372	»
1901.....	42.301 950	»
1902.....	37.213.491	»
1903.....	37.109.630	»

Les chiffres ci-dessus montrent que nos exportations, après avoir grandi de 1885 à 1896, sont entrées de nouveau dans la voie du déclin. Parmi les causes de cette situation, il faut signaler au premier rang l'interdiction du coupage dans les entrepôts de douane des vins et alcools indigènes avec les vins et alcools étrangers.

Cette mesure de restriction, qui a atteint non seulement Marseille mais encore tous les ports français, a eu pour seul et unique résultat de faire préparer dans les autres ports d'Europe toutes les expéditions en coupage de vins et alcools étrangers que nous faisions autrefois. Le Japon, pour ne citer qu'un exemple, qui nous a demandé jusqu'à 1.800.000 litres de vin n'en a plus demandé à Marseille en 1899 que 479.213 litres !

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Le commerce d'importation nous donne-t-il des résultats plus satisfaisants ? En voici le résultat :

1895.	61.427.900	litres
1896.	127.896.994	»
1897.	122.655.393	»
1898.	109.787.696	»
1899.	109.871.455	»
1900.	91.019.122	»
1901.	107.994.857	»
1902.	61.178.648	»
1903.	57.849.439	»
1904.	70.808.791	»
1905.	85.300.546	»

Que prouvent ces chiffres ? que les importations baissent, elles aussi, les fâcheuses conséquences de l'interdiction que nous signalions tantôt et que, les courages ne pouvant plus s'effectuer dans notre port, les vins comme les alcools étrangers y viennent de moins en moins, même en transit. Bien entendu, ils n'y arrivent pas non plus pour entrer en France, puisque des barrières de douane leur ont été opposés. Dans ces conditions, le commerce de Marseille souffre à tous les points de vue du nouvel état de choses. On vient de le constater ; on va le constater encore davantage.

Afin de combler les vides causés par le phylloxéra et pour fournir à la population ouvrière une boisson hygiénique et peu coûteuse, un trafic s'était créé dans notre ville, celui des raisins secs qui arrivaient en majeure partie de Grèce et de Turquie et qui fournissaient un vin parfaitement acceptable. On prohiba

Digitized by Google

Mouvement général des Vins, Liqueurs et Eaux-de-Vie à Marseille

	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres
Exportations											
Vins ordin. en futailles et en outres..	15.496.900	16.856.615	25.052 853	24.622.267	22.522 591	23.451 368	22.965.139	30.239.203	32.113.747	27.086.417	24.816.585
Vins en bouteilles..	2.261.500	2.535.851	2.583.242	2.422.428	2.577.219	2 409 028	2.064.294	2.092.399	2.133.598	1.914.339	1.799 458
Vins de liqueurs en fut. et en outres..	938.500	1.265.991	801.801	877.009	864.006	769.350	900.680	824.116	880.130	795.678	766 075
Vins de liqueurs en bouteilles.....	1.721 100	1.925.404	2.206.999	2.633.834	2.363.389	2.880.755	3.020.832	3 260.209	3.039.959	3.070.402	2.866 863
Eaux-de-vie de vin en fûts.....	500.000	905.790	365.743	282.711	450 447	388.478	291.427	372.050	177.232	286.818	219.692
Id. id. en bouteilles....			468.829	486.264	549.701	546.060	486 653	438.321	423.688	527.941	488.159
Id. de mélasse (Rhum et Tafia)..	367.500	201.714	494.414	457 080	306.240	563.259	330.709	374.374	303.125	271.653	252 494
Eaux-de-vie autres (alcool pur... ..	2.107.000	2.143.537	3.429.876	3.173.587	2.394.664	2.407.770	2.176.989	2.523.141	1.876 357	2.573.134	3.473.563
Esprits de toute sorte	4.190.000	3 343 324	1.374.132	2 776.704	1.147.116	1.368.070	1.220.078	602.064	757.430	722 162	817.673
Liqueurs.....	480.300	398.125	668.602	598.782	493.562	511 396	504.562	733.4 5	596.684	654.947	609.068
Importations											
Vins ordinaires en futailles.....	51.504 500	118 325 650	113 836.809	101.113 352	99.101.969	82.937.494	100.885.814	55.198.346	52.207.445	65.526.717	81.691 832
Id. en bouteilles	89.000	65.128	192.276	277.573	174.019	224.620	143.957	199.572	140.079	118.110	127.939
Vins de liqueurs en futailles.....	3.031.200	5.249.840	4.724.703	4.966.530	7.497.104	4.965.804	4.323.278	4.005.326	3.761.874	3.182.504	2 036.341
Id. en bouteilles.....	141.800	241.908	154.776	136.802	126.312	107 934	76.176	99.667	87.269	97.499	149.453
Eaux-de-vie de vin	86.600	393 958	287.560	231.359	396 265	337.025	202 521	235.449	131.816	224.380	136.733
Id. de mélasse (Rhum et Tafia).	1.986 300	927.817	1 235.024	890.575	1.064.924	1.030.859	791.720	791.518	622.998	842.674	478 179
Id. autres (alcool pur)..	235.100	180.525	471.467	212 010	170.043	131.733	179.204	160.391	109.118	87.184	214.242
Esprits de toute sorte.....	4.312.900	2 465.244	1.722.733	1.929.236	1 311.452	1.552.238	1.384.526	395.603	800.717	706.772	431.458
Liqueurs	40.500	46 924	30.044	3 .259	29.368	31.415	7.661	96 776	28.124	22 941	34.369

Digitized by Google
THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

l'entrée en France [illegible] et Marseille fut encore [illegible] qui lui amenait jusqu'à [illegible] de marchandises. »

[illegible]

[illegible]

[illegible]

III

Grande Industrie

Allumettes chimiques. — L'allumette chimique que nous connaissons date seulement de 1833; sa fabrication s'implanta immédiatement un peu partout, mais notamment dans le midi de la France, avec cette réserve que, dans nos régions dépourvues de bois utilisable, on adopta en principe l'allumette longue ou allumette en cire.

A peu près partout, cette nouvelle industrie se confina dans le travail en chambre; à Marseille, toutefois, des fabriques importantes furent établies et leur outillage se transforma rapidement, grâce aux progrès des appareils mécaniques. Ces transformations se poursuivaient parallèlement dans les trois branches principales dont se compose cette industrie : préparation du bois ou de la bougie, fabrication de l'allumette et confection des boîtes; c'étaient, d'une part, la filure, la machine à découper, la machine à dérouler et les séchoirs; d'autre part, les appareils à mettre en presse, à tremper, à dégarnir et à emboîter, et enfin les nombreux types de machines pour la confection des boîtes en bois et les machines à cartonnages.

L'industrie des allumettes avait donc pris à Marseille un rapide développement et son état était des plus prospères. En 1872, il y avait dans notre ville sept établissements occupant près de 3000 ouvriers des deux sexes;

Digitized by Google

l'ent[illegible] par notre port s'élevait à fut [illegible] De plus, cette industrie four- qu'à [illegible] aux lithographies mar- [illegible] chargées des élégants dessins [illegible] allumettes.

[illegible] de se créer des ressources, [illegible] un impôt de consommation sur [illegible] voyant que le résultat financier [illegible] espérait, l'Assemblée nationale [illegible] août 1872, par laquelle la fabrication et [illegible] allumettes étaient attribuées exclusive- [illegible] dans toute l'étendue de la France.

[illegible] des finances fut autorisé soit à faire [illegible] directement ce monopole par les administra- [illegible] manufactures de l'Etat et des Contributions [illegible] soit à le concéder par voie d'adjudication [illegible] ou à l'amiable. C'est à ce dernier parti que se [illegible] le ministre des finances et, dès le 12 octobre 1872, [illegible] monopole de la fabrication et de la vente des allu- [illegible] chimiques était adjugé à une Compagnie moyen- [illegible] une redevance annuelle de 16 millions. En même [illegible] l'Etat fit procéder à l'expropriation des fabriques existantes et dut débourser de ce chef une somme de [illegible] millions, qui permit à nos négociants d'aller transpor- [illegible] à l'étranger une industrie locale exceptionnellement prospère.

L'essor donné à cette fabrication s'arrêta net et, pendant les dix-sept ans que dura la concession accordée à la Compagnie fermière, les plaintes du public furent générales. Aussi le Parlement décida-t-il qu'à dater du 1er janvier 1890 l'exploitation du monopole se ferait en gestion directe par l'Etat.

Depuis cette époque, six usines employées à la fabrication des allumettes fonctionnent en France et produisent généralement chacune une spécialité. Celle de Marseille fabrique des allumettes ordinaires au sesquisulfure de phosphore dites S. C., mais elle a surtout conservé la fabrication exclusive de l'allumette-bougie.

Nous ne nous appesantirons pas sur la fabrication de l'allumette ordinaire qui est bien connue. Disons seulement que la pâte au sesquisulfure de phosphore, aujourd'hui employée, est non toxique mais, par contre, explosive. Aussi exige-t-elle, pour sa manipulation, des précautions minutieuses; depuis son adoption, l'opération de l'emboîtage, qui se faisait autrefois à l'aide de machines-outils, se fait aujourd'hui intégralement à la main.

En ce qui concerne l'allumette-bougie, la première opération est celle du filage de la cire, puis les filés sont présentés, avec la même disposition que la chaîne d'un métier à tisser, à la mise en presse qui se fait aujourd'hui mécaniquement à l'aide d'un appareil inventé par un de nos concitoyens M. Muzard. Les allumettes sont chimiquées à froid, à la plaque, puis séchées et enfin mises en boîtes.

L'allumette en cire est moins demandée qu'autrefois; elle ne se débite que dans le Midi et les grands centres et elle forme seulement le 3 50 p. o/o de la consommation. Néanmoins la valeur de la production industrielle de la manufacture d'allumettes de Marseille a atteint en 1900 le chiffre de 8.150.000 francs.

Jusqu'ici, la fabrique d'allumettes de Marseille se composait de quatre établissements non groupés en une seule usine, et deux de ces établissements étaient dans

Digitized by Google

qu'ils ne pouvaient être [illegible] qu'ils laissaient beaucoup [illegible] de l'hygiène. Il a paru que [illegible] à cette situation était [illegible] et d'acheter un terrain [illegible] du Prado, sur lequel seraient [illegible] allumettes fabriquées et des [illegible] des boites avec dépôts [illegible] matières. Le terrain a été [illegible] pour la somme de 56.700 francs et la dépense pour l'exécution des travaux de construction entrepris est évaluée à 360.000 francs.

La Manufacture d'allumettes de Marseille occupe 500 personnes environ dont 50 ouvriers et 450 ouvrières. Les hommes touchent aujourd'hui un salaire de 3 fr. 90 et les femmes de 4 fr. 33. En outre de ce traitement et sans compter les installations hygiéniques qu'elle a faites, l'Administration assure à son personnel l'assistance en cas de maladie et une retraite.

Ateliers mécaniques. — Le développement subi dans la seconde moitié du siècle dernier par la navigation à vapeur et par l'industrie, a favorisé la création, dans notre cité, d'un nombre important d'ateliers mécaniques de premier ordre occupant à cette heure un personnel de plus de 3.000 ouvriers.

Parmi les principaux de ces ateliers, nous citerons ceux de MM. Chavassieux fils, ceux de M. Labarre et ceux de la Société Marseillaise de Constructions Mécaniques qui travaillent presque exclusivement pour nos diverses usines.

Digitized by Google

Nous avons précédemment indiqué l'importance des ateliers Fraissinet, devenus aujourd'hui Ateliers de Provence et qui sont spécialement affectés aux réparations des navires. Signalons aussi les ateliers Stapfer de Duclos et C^ie^, fondés en 1865 et chargés de l'entretien journalier d'un grand nombre de navires à vapeur. Pour cela ces ateliers possèdent un gros outillage capable de confectionner toutes les pièces des machines marines de 500 à 2.000 chevaux, une chaudronnerie pouvant construire des chaudières de 200 mètres carrés à haute pression, et une centaine d'ouvriers spéciaux pour les travaux de bord. En dehors de celui affecté aux réparations, les ateliers Stapfer de Duclos occupent un personnel de cent cinquante ouvriers à la construction des machines à vapeur en général, des remorqueurs et bateaux de plaisance et d'une série de machines spéciales pour la marine militaire et la marine du commerce ; ces ateliers possèdent aussi tous les appareils destinés à opérer, à la vapeur, les manœuvres et les opérations qu'il est trop long ou trop coûteux de faire à bras d'hommes.

Mais les ateliers mécaniques les plus importants de notre ville sont, sans contredit, ceux de Menpenti qui appartiennent à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée. Là sont construits des appareils à vapeur pour les marines militaires et commerciales, ainsi que tous les engins divers, tels que : dragues, appareils hydrauliques, grandes machines-outils spéciales, machines d'épuisement, pontons, bigues, moteurs à vapeur fixes et locomobiles, matériel de mines et d'entrepreneurs, docks flottants, phares métalliques, roues hydrauliques, etc.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Les ateliers de Menpenti qui occupent une surface de plus de quatre hectares, emploient en temps ordinaire de onze à douze cents ouvriers. Leur ensemble comporte plus de 350 machines-outils actionnées par des moteurs à vapeur d'une puissance totale d'environ 500 chevaux. Toutes les salles de travail sont éclairées à la lumière électrique.

La Société des Forges et Chantiers n'a reculé devant aucun sacrifice pour maintenir son outillage à la hauteur des perfectionnements les plus récents: il s'accroit et se renouvelle sans cesse. Parmi les outils mis en œuvre, il convient de citer: un tour pouvant recevoir des pièces de 10m 50 de longueur et de 2m 60 de diamètre; un tour spécial pour les grands arbres de transmission et arbres porte-hélice; une scie à ruban pour pieds d'acier de 0m 75 d'épaisseur; cinq marteaux pilons, vingt feux de forge, etc.

Les ateliers de chaudronnerie de fer et de cuivre méritent surtout d'être particulièrement signalés. Celui de la chaudronnerie de fer, qui occupe une surface couverte de 5.500 mètres carrés, est le plus grand de ce genre qui existe en France. A lui seul, il occupe un personnel de 400 ouvriers et 70 machines-outils servent à cintrer, cisailler, poinçonner, percer et river. L'atelier de chaudronnerie de cuivre occupe un vaste hall, construit en métal et en verre; il est largement éclairé au grand avantage de la santé des ouvriers et il est en même temps pourvu de tous les moyens d'action les plus perfectionnés.

Enfin, nous ne saurions omettre de parler de l'atelier spécial de précision et d'outillage dans lequel sont exécutés, par un personnel de choix et avec des machines

Digitized by Google

des meilleurs modèles, tous les outils mobiles employés dans l'établissement.

Nous n'essaierons pas d'énumérer ici tout ce que les ateliers de Menpenti ont produit depuis 1855, époque de leur création ; nous dirons seulement que la marine militaire française, les marines militaires étrangères et la marine commerciale leur font sans cesse exécuter les plus importants travaux.

Dans cette rapide énumération des principaux ateliers de constructions mécaniques de Marseille, il convient de signaler ceux de la Compagnie française de Tramways établis aux Chartreux et où sont réparées et même fabriquées en partie les voitures électriques servant au transport des voyageurs. Il convient de signaler aussi les ateliers de MM. Mongin et Cie, édifiés en 1898 au quartier de la Blancarde et qui sont destinés à la construction de matériels électriques et notamment des machines-dynamos et des moteurs.

Forts de la pratique acquise pendant de nombreuses années d'études et de travail, MM. Mongin et Cie se sont consacrés à la construction spéciale des machines et appareils répondant le mieux aux nouvelles exigences et aux progrès incessants de l'industrie électrique. Ils ont entre autres choses exposé à Paris, en 1900, un type de dynamo dont le succès a été considérable et très apprécié.

Huilerie. — L'industrie qui a pour but la trituration des graines oléagineuses et la fabrication des huiles et des tourteaux occupe à Marseille depuis longtemps une des premières places. La valeur de la production, qui

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

marché. La Côte occidentale d'Afrique nous fournit des arachides en coques fort appréciées et des palmistes ; la Turquie d'Asie et tout le Levant, des sésames d'excellente qualité ; l'Egypte, des graines de coton; les îles Philippines, des coprahs, etc. Mais la majeure partie des graines d'arachides décortiquées ou de sésames arrivant à Marseille provient des Indes ; malheureusement, par suite de la famine qui l'a désolé pendant plusieurs années, ce vaste pays n'a pu nous envoyer pendant un certain temps que de bien faibles quantités. Aussi la production de nos huileries s'en est-elle ressentie et la consommation a dû demander à l'Angleterre et surtout à l'Amérique des huiles de coton pour remplacer les marchandises qu'elle ne trouvait plus sur place. Les tableaux suivants permettront de se rendre compte de ces fluctuations et ils indiqueront aussi que la crise dont nous venons de parler perd tous les jours beaucoup de son acuité.

On peut même affirmer que l'Inde est arrivée à reprendre à cette heure ses exportations normales au moins pour les arachides décortiquées. En ce qui concerne les sésames, si l'Inde ne donne plus ce qu'elle a donné autrefois, par contre un nouveau pays producteur de ces graines doit être signalé : c'est la Chine.

Néanmoins, en dépit de ces augmentations de graines oléagineuses, l'avenir de nos huileries ne paraît pas se présenter sous un jour très favorable ; et cela à cause du développement continu de l'industrie huilière dans tous les pays européens, où non seulement notre exportation ancienne disparaît, mais qui sont devenus nos concurrents sur les différents marchés où nous conservons des relations.

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

était de 42 millions en 1860, a atteint 95 milli
1880 et plus de 113 millions en 1900.

Trente-sept usines, comprenant un total d
1.000 presses, fonctionnent actuellement
produire chacune en moyenne 20.000
d'huile par jour. Ces huiles doivent être
d'abord en deux catégories bien différ
concrètes qui se figent dès la sortie d
sont extraites soit de la noix de co
du palmiste ; les huiles fluides ext
sésame, d'arachide, de ricin, de
lin, etc.

Les huiles concrètes n'ont
savonnerie ; mais, depuis qu
importantes maisons de n
trie des huiles de coco
commerce sous le nom d
se divisent en plusieurs
destinées à la bouche
peinture, au graissa
Le nettoyage de la
d'achoppement d
porté à un ha
merveille de voi
grain de sésam
étranger et de
l'huile, filtra
un mauvai
aus

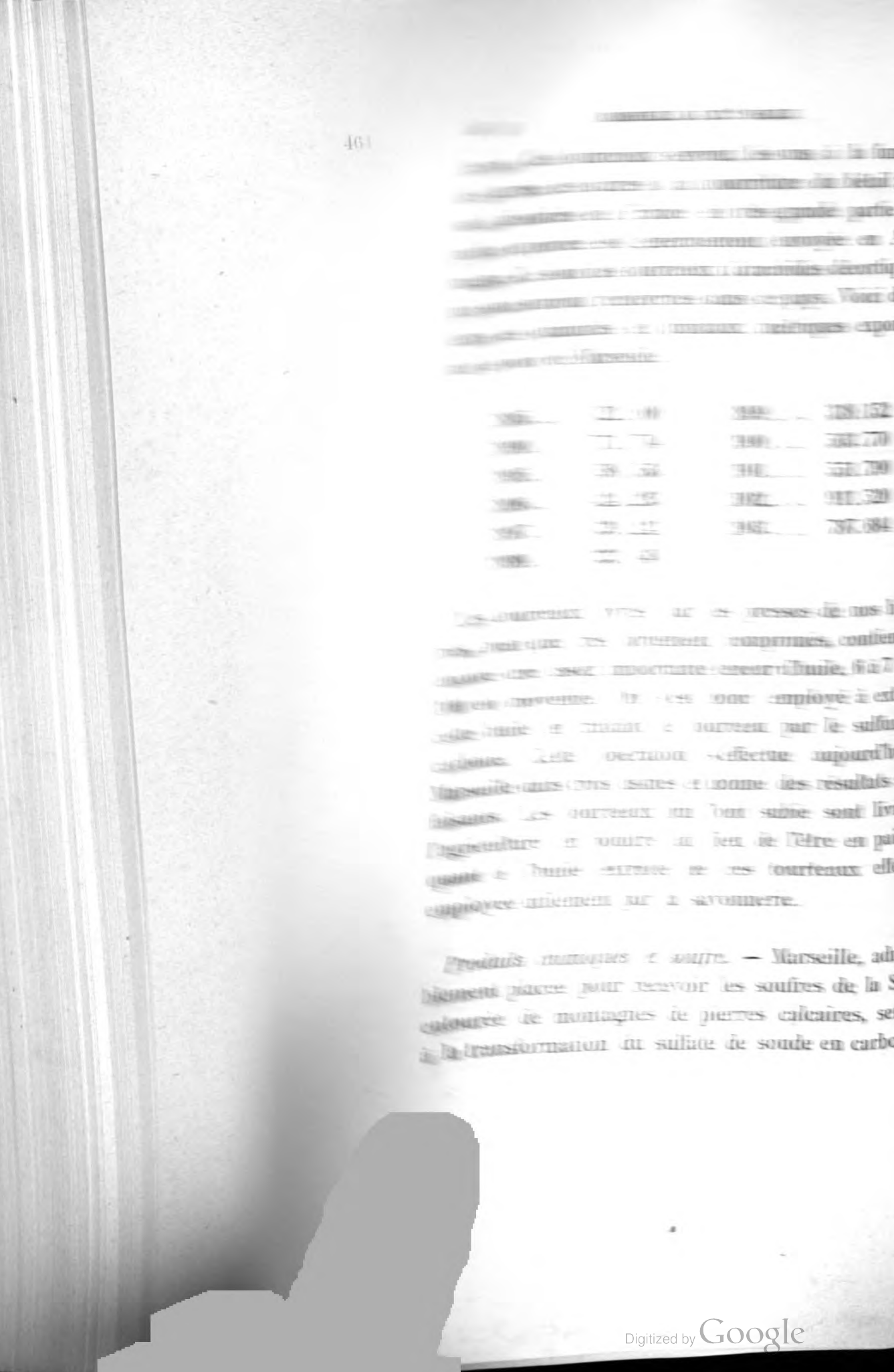
Digitized by Google

marché. La Côte occidentale [illegible] une autre cause
des arachides en coques [illegible]e et paralysée dans
mistes ; la Turquie d'Asie et l[illegible]erfectionnements qui
mes d'excellente qualité; l'Egy[illegible]utillage ; en effet, elle
les îles Philippines, des cop[illegible] droits de douane qui
partie des graines d'arach[illegible]léagineuses, droits qui
sésames arrivant à Marseill[illegible]omme pouvant compro-
reusement, par suite de [illegible]mmerce.
dant plusieurs année[illegible]
envoyer pendant un[illegible] de **Graines à Marseille**
quantités. Aussi la
est-elle ressentie [illegible]
l'Angleterre et s[illegible]
pour remplac[illegible]
plus sur plac[illegible]
rendre co[illegible]
aussi que [illegible]
les jours [illegible]

	TOTAL de la production locale et des importations	EXPORTATION	CONSOMMATION
	k.	k.	k.
550	154.039.550	20.821 600	133.217.950
.750	159.533.750	31.351.400	128 182.350
9.200	174.317.200	28.050.000	146.267.200
823.650	172.615.650	26.917.800	145.697.850
013 189	133.993.189	32.222.816	101.770.373
784.364	188.134.364	29.745.991	158.388.373
1.826.713	213.903.713	34.411.241	179.492.472
35.325.071	214.227.971	32 087.633	182.140.338
55.794.723	212.175.023	29.573.460	182.601.563
39.708.831	214.466.051	32.036.148	182.429.903
36.888.196	219.265.556	30.613.487	188.652.069

[illegible]près avoir été comprimée sous la presse
[illegible]ir l'huile qu'elle contenait, donne un
produit connu sous le nom de tourteau.
marseillaises fabriquent annuellement
lions de quintaux métriques de tourteaux,
une valeur d'environ 25 millions de

Digitized by Google



Digitized by Google

vit s'élever autour d'elle de nombreuses usines, dont les principaux produits trouvaient un écoulement facile dans le commerce ou encore dans la fabrication des savons. En 1860, on comptait dans les environs de notre ville 27 de ces usines ; mais plusieurs d'entre elles n'avaient qu'une importance très secondaire; aussi, luttant très difficilement contre la concurrence étrangère, obligées d'autre part de se transformer pour suivre les procédés nouveaux, elles ont succombé dans la lutte. Le nombre des usines de produits chimiques établies à Marseille est donc aujourd'hui fort limité.

La plus importante est celle de la Société des Produits chimiques de Marseille-l'Estaque, connue sous le nom de Rio-Tinto. Cette usine, qui occupe environ 5 à 600 ouvriers, a un cachet tout spécial ; construite en gradins sur le flanc des collines de la Nerthe, l'on y jouit d'une vue splendide sur la rade et les ports ; elle est d'ailleurs merveilleusement située puisqu'elle doit être traversée par la nouvelle ligne ferrée de l'Estaque à Miramas, sur laquelle elle aura évidemment un raccordement industriel ; d'autre part le canal de Marseille au Rhône doit avoir son point de débarquement à ses pieds. D'ailleurs, dès maintenant, un port très profond, abrité du mistral par les collines, et des vents du large par une jetée construite par les Ponts et Chaussées pour les travaux d'agrandissement du port de Marseille, reçoit les bateaux qui viennent débarquer ou embarquer au quai de l'usine. De ce quai, la marchandise est montée à la fabrique par un plan incliné, d'où un système de voies ferrées permet de la répartir dans les diverses soutes et magasins.

Digitized by Google

franc
des
sont
parti
mag
qui
leu
par

Hargréaves qui assur
production du sulfate de soud
acide sulfureux sur le sel marin
un four tournant ou revolve
qui permet la fabricatio
Leblanc, sans aucun trava
on vient d'installer une sta
comme toutes les machines de
moteurs électriques, tandis que de
matières placées en divers points, fou
réactions chimiques. En un mo
plaçant toujours à la hauteu
perfectionnements économiques, a donn
considérable à ses divers ateliers, notam
acide sulfurique, de sels de cuivre et d
soufre et de la glycérine.

du 2 février 1898, qui a déchargé de tout
les matières destinées à l'exportation, a perm
à l'étranger de plusieurs produits et notam
sulfate de soude anhydre. L'usine livre en outr
consommation de la soude brute, du chlorure d
de l'acide chlorydrique, des lessives caustique
Un de ses ateliers produit du soufre sublimé en
pour la vigne, et qui est livré dans des condition
particulières de pureté et de finesse.

Parmi les principales matières premières utilisée
l'usine de l'Estaque, le sel, tiré des salines de Citi
bords de l'étang de Berre, compte annuellement pou
7.500.000 kilogrammes; le pyrite de fer pour 5.500.00
kilogrammes; le phosphate de chaux, importé d'Algéri
et de Tunisie, pour 4.500.000 kilogrammes; le minera

Digitized by Google

de cuivre pour 400.000 kilogrammes et le soufre brut pour 1.200.000 kilogrammes.

En dehors de l'usine de l'Estaque, il existe encore à Marseille plusieurs fabriques de produits chimiques. Nous citerons celle d'Arenc, appartenant à MM. Schlœling et C^ie^, où, malgré les mauvaises odeurs que répand cette industrie, l'on traite les eaux vannes pour en faire des sels ammoniacaux. Cette usine met aussi en livraison du soufre précipité pour la vigne, produit spécial obtenu par un traitement des résidus d'épuration de l'usine à gaz. A la Madrague de Montredon, MM. Mante, Legré et C^ie^ fabriquent des sulfates de soude, de cuivre et de fer, de l'acide chlorydrique, de l'acide sulfurique et surtout de l'acide tartrique. Ils y font également de l'alumine et du chlorure d'aluminium. A Montolivet et au cap Janet, la maison Dubois fabrique les cyanures, prussiates et bleus de Prusse. Enfin, signalons l'usine Ferrières qui produit notamment des cristaux de sulfate de soude et l'usine de la Société Marseillaise de Sulfure de Carbone qui produit, comme son nom l'indique, du sulfure de carbone et de l'acide sulfurique.

Dans les environs de Marseille, à Rassuen près d'Istres, aux Salins-de-Giraud dans la Camargue, à Septèmes et à Gardanne, il existe aussi d'importantes usines de produits chimiques. La place nous fait défaut pour en parler ici en détail.

Plusieurs des fabriques marseillaises que nous avons signalées sont outillées pour traiter le soufre brut, ainsi que nous l'avons dit. Mais, en dehors de ces fabriques, il existe dans notre ville d'anciennes et importantes raffineries de soufre. Nous citerons celles de

Digitized by Google

M. Esmieu, à l'avenue d'Arenc et au port des Goudes; celle de M. Gouin, à la Capelette; celle de MM. Boude, à proximité de la gare du Sud. Cette dernière compte quatorze fours et autant de condensateurs; elle peut produire par jour 25.000 kilogrammes de fleur de soufre ou soufre sublimé et 10.000 kilogrammes de soufre en canons ou raffiné. Dans l'usine de M. Demery, à la Cabucelle, on a joint à l'industrie de la sublimation et du raffinage des soufres, une manufacture fabriquant annuellement plus de 200.000 kilogrammes de mèches soufrées sur toile et sur papier, ainsi que des soufrettes sur coton dites soufrettes marseillaises.

Savonnerie. — C'est là, bien certainement, une des plus anciennes industries de Marseille, industrie qui a subi et qui subit tous les jours de profondes modifications. Au début du siècle dernier, tous les savons étaient fabriqués avec l'huile d'olive; mais, quelques années après, le huiles de graines entrèrent, clandestinement d'abord, puis très ouvertement, dans la confection de ce produit dont l'origine remonte au delà de notre ère.

Les savons bleu marbré, bleu pâle et bleu vif, eurent longtemps toute la préférence du public. Aujourd'hui, ces savons ont seulement conservé, dans l'ouest de la France, une certaine clientèle qui, même, diminue d'année en année. Toute la vogue s'est portée sur le savon blanc dont le morceau, coupé ou frappé, est joli à l'œil et donne à l'usage une belle mousse, aimée des ménagères. Mais le savon blanc, à son tour, voit des transformations s'opérer rapidement : il y a douze ou quinze ans, cette qualité de savon contenait seulement

Digitized by Google

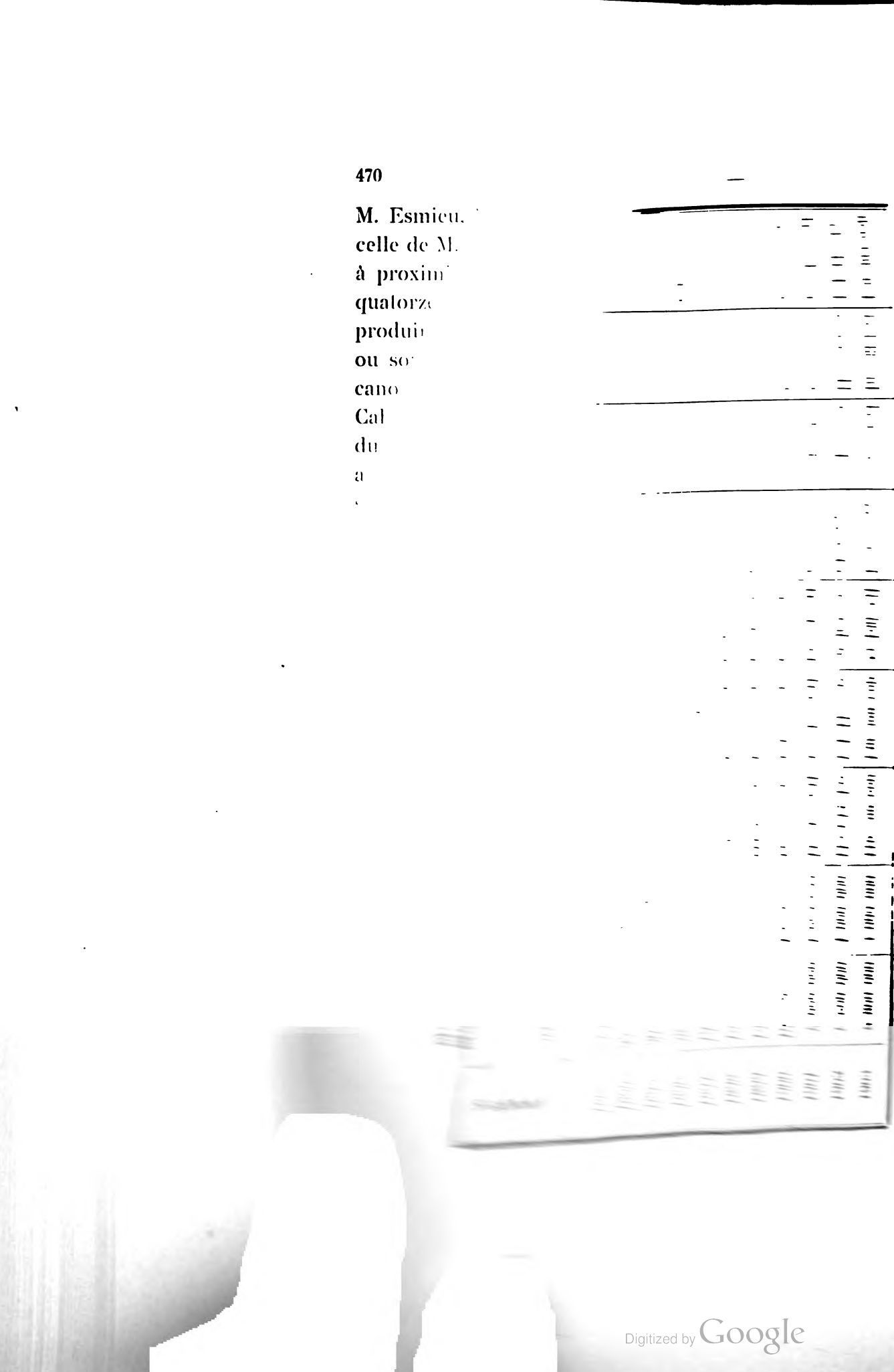
60 p. o/o d'huile ou corps gras et alcali; depuis, on a peu à peu élevé ce dosage et aujourd'hui les principaux industriels se sont adonnés à la fabrication des savons à titre élevé, 72 p. o/o, autrement dits savons chimiquement purs. Le public, de plus en plus instruit, commence, en effet, à comprendre que le bon marché est compensé toujours par le défaut de qualité.

Le matériel de nos savonneries a subi, lui aussi, en ces dernières années, de profondes modifications; et alors que dans ces fabriques on en était encore, il y a trente ans, à des procédés très primitifs, tout est aujourd'hui bien changé. A cette heure, des caustificateurs, dans lesquels s'opère la décarbonisation du carbonate de soude par la chaux, produisent les lessives de soude nécessaires à la fabrication du savon. D'autre part, grâce à un simple jeu de robinets, l'huile et la lessive, au titre voulu, tombent dans les chaudrons en chargement ou en marche de fabrication. Enfin, le travail d'une cuite se trouve sensiblement modifié grâce à de longs canaux en bois, prenant le savon liquide sous les chaudrons et l'amenant, par une pente douce, jusqu'aux divers compartiments de la salle des mises où il se refroidit.

Mais l'innovation la plus récente et la plus importante a été celle qui a permis d'utiliser les lessives ayant déja servi à la fabrication. Ces lessives étaient autrefois jetées au ruisseau; or, on a reconnu qu'elles contenaient une large proportion de glycerine fort utilisable. Aussi, nos fabriques de savons sont-elles maintenant pourvues de chenaillers dans lesquels on récupère la glycerine par évaporation des lessives et extraction des sels marins qu'elles contiennent. Marseille est devenue

Digitized by Google

M. Esmieu,
celle de M.
à proxim
qualorz
produi
ou so
cano
Cal
du
a



Digitized by Google

de ce fait un des plus sérieux marchés du monde comme producteur de glycerine et, à côté de ses savonneries, s'est créée une industrie nouvelle, celle des glycerines distillées.

Il y a dans notre ville 50 fabricants de savon et une soixantaine d'usines. Nous avons donné dans le tableau précédent la production annuelle de toutes ces usines et les sorties diverses du produit fabriqué. Ainsi qu'on l'a vu, la production va sans doute toujours en augmentant, mais pas cependant dans les proportions que l'on aurait pu espérer; et quant à nos exportations elles ne nous donnent pas non plus toutes les satisfactions, bien qu'elles aient pris depuis peu un mouvement ascentionnel plus prononcé. L'écoulement de nos produits dans l'intérieur de la France devient même difficile et il est certain que si nos savonneries marseillaises n'avaient pas pu user largement du cabotage français, leur industrie aurait été sérieusement menacée par les fabriques qui se sont créées dans diverses villes; on le comprendra quand on saura que la tonne, transportée de Marseille à Rouen, coûte 19 francs par voie maritime et 40 francs par voie ferrée!

Stéarineries. — C'est vers la fin de l'année 1835 que M. Frédéric Fournier établit à Marseille l'importante fabrique de bougies stéariques qui occupe depuis une place toute particulière au premier rang des industries locales. A cette heure, cette usine consomme pour plus de 14 millions de matières premières et produit pour plus de 19 millions de marchandises fabriquées. En 1900, le seul montant de la vente des bougies facturées

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

...ction et de la sortie des Savons à Marseille

	SORTIE			
...tions	Expéditions par voie ferrée	Expéditions par cabotage français	Consommation locale et régionale	Total
		Kilos	Kilos	Kilos
		923.500	6.000.000	100.139.600
			5.500.000	97.088.624
			500.000	121.733.700
				121.304.000
				922

il faut ajoute
ons, etc.
, l'industrie de
depuis plusieur
ndre la raison. La
ir un moyen d'éclai
mplacée comme éclai
utes sortes, végétale
etylène et par l'électri
nissement des produit
au faire de grands effort
sans trop déchoir c'es
leurs qu'elle a su s'ouvrir
accroissement de sa produc
amortir ses frais généraux et d
sur le prix que la concurrence des
imposait sur le marché intérieur
des produits français, nos
sont expédiées dans tous les pays
véritable marché d'exportation,
prendre contre nos concurrents
une prépondérance sérieuse, c'est
livrées à l'exportation
dont l'emballage est
l'administration des Contribu-
destinées à la consom-
des usines qu'en
de vignettes tim-
encore des entra-
se à l'industrie de
France, la bougie

Digitized by Google

·onsidérable, alors que le
chandelle ne paient aucun
illogique qui s'oppose au
nsommation intérieure et, par
la fabrication de prendre tout
igré les débouchés du commerce

traite les corps gras presque toujours
ion acide, généralement suivie de dis-
Mais cette industrie est demeurée à peu près
maire dans ses procédés de fabrication ; ceux qui
dirigent ont seulement cherché en ces dernières
années des combinaisons mécaniques propres soit à
augmenter économiquement la production par des simplifications dans le travail, soit à offrir des moyens meilleurs d'utilisation des matières premières.

Les principales matières employées par l'industrie de la stéarinerie sont le suif et l'huile de palme. Le suif nous arrive presque en totalité des Etats-Unis; quant à l'huile de palme, elle provient en majeure partie de la Côte occidentale d'Afrique et de la Guinée française. La cire entre aussi dans la fabrication, non des bougies, mais de certains cierges nécessaires aux cérémonies religieuses; elle donne lieu à un commerce assez important avec le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, le Mozambique, l'Abyssinie et Madagascar. Ce commerce serait même beaucoup plus important et atteindrait les proportions qu'il a prises à Hambourg par exemple, si nos industriels jouissaient du bénéfice d'un entrepôt franc ou même de celui de l'admission temporaire. Eux aussi pourraient alors traiter la cire brute, qui arrive des lieux de production mêlée à plus ou moins d'impuretés, et l'expé-

Digitized by Google

s'est élevé à 14.974.
le produit des oléi

Toutefois, il fau
bougies stéariques
années, et il est
bougie tend de pl
rage complément
rage principal p
ou minérales, pa
cité. Pour lutte
similaires, cette
et si elle a p
grâce aux dé
Elle a trouvé
tion le moy
supporter le
produits si
Grâce à la
bougies m
du monde,
celui où
anglais e
le bassi

Les
qu'en
plomb
tions
matic
boît
brée
ves
la

Digitized by Google

Manufacture de Marseille. — Quantité

QUALITÉS	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Tabac à fumer ...	1.187.790	925.779	957.703	959 560	934.609	979.276	997.347	950.303	904.656	890.682	874.280
» en rôles ...	152.743	88.768	92.250	88.257	94.469	91.580	96.413	88.018	82.408	75.546	81.279
Cigarettes.....	78.497	113 556	123.292	136.258	128.448	128.386	131.164	137.450	128.300	131.949	166.289
Cigares à 0fr10....	26.120	34.269	30.359	33.227	24.887	29.192	31.158	29.904	31.423	33 015	25.808
» à 0fr075...	23.704	24.877	20.387	19.018	15.523	15.152	13.857	13.030	12.580	12.468	11.737
» à 0fr05....	224.516	241.529	248.473	233.078	233.528	237 457	256.947	246.692	188.240	193.572	229.076
TOTAL ..... K.	1.693.370	1.428.778	1.472 464	1.469.378	1.431.464	1.481 043	1.526.886	1.465 397	1.347.607	1.341.232	1.388.469

Digitized by Google

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

s'est élevé à 14.974.518 fr. 29. A ce chiffre, il faut ajouter le produit des oléines, glycérines, goudrons, etc.

Toutefois, il faut bien le reconnaître, l'industrie des bougies stéariques est stationnaire depuis plusieurs années, et il est facile d'en comprendre la raison. La bougie tend de plus en plus à devenir un moyen d'éclairage complémentaire et elle a été remplacée comme éclairage principal par les huiles de toutes sortes, végé
ou minérales, par le gaz, par l'acétylène et par l'é
cité. Pour lutter contre l'envahissement des
similaires, cette industrie a dû faire de gra
et si elle a pu se maintenir sans trop d
grâce aux débouchés extérieurs qu'elle a
Elle a trouvé aussi dans l'accroissemen
tion le moyen de diminuer ses fra
supporter les réductions de prix qu
produits similaires lui imposait s
Grâce à la bonne réputation d
bougies marseillaises sont ex
du monde, mais notre véri
celui où nous avons su p
anglais et allemands u
le bassin de la Méd

Les bougies ne
qu'en caisses, boî
plombé au dép
tions indirect
mation int
boîtes ou
brûées

Digitized by Google

orthodoxe, et

nds consomma-

tre la situation, à

inerie et du com-

ent.

tabacs est à Marseille

l'Etat a-t-il été bien ins-

ille une des 20 manufac-

la préparation du tabac

chaque année, principale-

laryland et de la Virginie, un

ucauts de tabac : les arrivages

20 boucauts en 1885, de 1134 en

ils se maintiennent depuis cette

virons de ce dernier chiffre. Les

rivages d'Amérique sont destinés à

le reste est pour le commerce et le

la Turquie, d'Algérie et de plusieurs

nces arrivent à Marseille aussi de gran-

de tabac. Ces quantités, qui étaient de

en 1885 et de 2.851 en 1890, ont passé à

es en 1895 et ont même atteint 35.264 balles

quart environ des tabacs de ces diverses

ces est destiné à notre manufacture ou aux

manufactures françaises, et tout le reste est

au commerce et au transit.

si que nous venons de l'indiquer, le tabac d'Al-

prend une place sérieuse dans les quantités reçues

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

Digitized by Google

Digitized by Google

Manufacture de Marseille. — Quantités de Tabacs fabriqués livrées à la consommation

QUALITÉS	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Tabac à fumer ...	1.187.790	925.779	957.703	959 560	934.609	979.276	997.347	950.303	904.656	890.682	874.280
» en rôles ...	152.743	88.768	92.250	88.257	94.469	91.580	96.413	88.018	82.408	75.546	81.279
Cigarettes.....	78.497	113 556	123.292	136.258	128.448	128.386	131.164	137.450	128.300	131.949	166.289
Cigares à 0fr10....	26.120	34.269	30.359	33.227	24.887	29.192	31.158	29.904	31.423	33 015	25.808
» à 0fr075...	23.704	24.877	20.387	19.018	15.523	15.152	13.857	13.030	12.580	12.468	11.737
» à 0fr05....	224.516	241.529	248.473	233.078	233.528	237 457	256.947	246.692	188.240	193.572	229.076
TOTAL ..... K.	1.693.370	1.428.778	1.472 464	1.469.378	1.431.464	1.481.043	1.526.886	1.465 397	1.347.607	1.341.232	1.388.469

Digitized by Google

Digitized by Google

mécanique des cigarettes a atteint un merveilleux degré de perfectionnement. La manufacture de Marseille possède actuellement 40 machines à fabriquer les cigarettes; deux de ces machines peuvent faire chacune jusqu'à 30.000 cigarettes par jour; une en fait 25.000; dix-neuf en font 20.000 et dix-huit en font 13.000. Au total, les 40 machines peuvent fabriquer chaque jour 699.000 cigarettes.

Pour assurer son immense fabrication, que le tableau précédent nous a permis de détailler, la manufacture de Marseille, parfaitement installée sur les terrains de la rue Guibal, occupe à cette heure 1.120 personnes dont 118 hommes et 1.002 femmes. Les ouvriers touchent un salaire de 5 fr. 36 par jour et les ouvrières un salaire de 3 fr. 74; les uns et les autres ont droit à des secours médicaux et à une retraite.

Les statistiques nous apprennent qu'en moyenne chaque habitant des Bouches-du-Rhône consomme par an 1.522 grammes de tabac et paye de ce fait à l'État une redevance de fr. 19.55. Nous venons d'indiquer, d'ailleurs, les quantités de tabac consommées à Marseille et vendues par les divers débits de notre ville. En dehors de ces débits, il existe, rue Noailles, un magasin de vente au détail des tabacs de luxe français et étrangers; ce magasin a toutes les qualités de cigarettes, du tabac à priser ordinaire et supérieur et surtout des cigares. Ces cigares sont de tous les prix et certains, de la marque « Upmann invincible », valent jusqu'à 5 francs pièce. Le magasin de la rue Noailles vend, chaque année, environ 6.000 kilos de tabac d'une valeur supérieure à 200.000 francs. Les chiffres de 1895 étaient

Digitized by Google

Digitized by Google

réduits. Pour le moment, c'est vers l'exportation qu'ils ont tourné toute leur activité : leurs produits sont connus non seulement dans tous les pays qui bordent la Méditerranée et la Mer Noire, mais encore dans l'Amérique du Sud, aux Antilles, à la Martinique, au Sénégal, sur toute la Côte Occidentale d'Afrique, etc.

L'Italie et l'Espagne étaient autrefois au nombre des principaux clients des tuileries marseillaises ; mais l'une et l'autre sont devenues aujourd'hui nos concurrents et elles exportent leurs produits à la Plata, en Australie et en Turquie. Par contre, nous avons fait de sensibles progrès en Russie et en Algérie, grâce au développement de la construction dans ces deux pays.

Verreries. — L'époque est loin de nous où les gentilshommes et artistes verriers, munis de privilèges et de patentes spéciales, se livraient, dans un écrasant labeur, à une fabrication dont les produits étaient surtout des sortes de curiosités. Maintenant, il y a du verre partout, sur nos tables, dans nos caves, à nos fenêtres, sur nos toitures, dans nos planchers ; on a même vu à Paris en 1900 une maison entièrement construite en verre, et cela n'a pas surpris, outre mesure, les visiteurs, tant on sait combien est aujourd'hui industrialisée et vulgarisée la transparente et translucide matière.

L'industrie de la verrerie est fort ancienne à Marseille mais elle n'y a jamais joué, toutefois, un rôle prépondérant, et ce n'est qu'à notre époque qu'elle est parvenue à y prendre un rang important. Trois verreries existent à cette heure dans notre ville : l'une, située à la Madrague de Montredon, fait partie des établissements Ver-

Digitized by Google

Digitized by Google

des fours à petits pots ou creusets, dans lesquels puisaient du bout de leurs cannes les « souffleurs de verre » d'un passé encore récent, voici venir les énormes fours à bassins, chauffés au gaz, dans lesquels on fond d'un seul coup des milliers de kilogrammes de verre.

Plus immédiats et déjà entrés dans la pratique, sont les procédés de moulage et de soufflage mécanique du verre : leur emploi fait disparaître une grande partie des dangers que présentait pour l'hygiène l'ancienne méthode de travail. En ce qui concerne les bouteilles, notamment, le problème du moulage mécanique a été résolu après de longues et difficiles recherches; en même temps, le soufflage mécanique par l'air comprimé rend inutile le soufflage avec la bouche qui faisait presque autant de poitrinaires que de verriers.

Une des caractéristiques de notre époque, c'est la tendance du verre à devenir un facteur nouveau, indispensable à la contruction moderne. Ainsi, la « pierre de verre », fabriquée avec des débris de verre broyés et agglomérés d'une façon spéciale, joue le rôle d'un véritable produit céramique sous forme de pavage et de dallage. Un autre et dernier progrès, tout récent et fort important, c'est la fabrication et la mise en pratique de ce que l'on nomme le « verre armé », verre dans l'épaisseur duquel on noie, tandis que la matière est encore plastique, un treillis métallique qui fait ensuite corps avec elle. La difficulté de préparer le verre armé consistait à trouver précisément un métal dont la dilatation fut exactement celle de la pâte de verre dans laquelle on le noie : sans cela le décollement s'opérait de lui-même. Ce sont les aciers au nickel savamment

Digitized by Google

Digitized by Google

IV

Industrie Alimentaire

Brasseries. — La fabrication de la bière, qui est considérée à juste titre comme l'une des plus importantes des industries alimentaires de France, est représentée en ce moment à Marseille par trois usines de premier ordre. La plus petite, la *Phocéenne*, située rue Curiol, date de 1760 ; les deux autres sont : celle de la *Méditerranée*, située rue Bernard-du-Bois et fondée en 1826 par M. Velten, et celle du *Phénix*, située au village de la Valentine et datant seulement de 1886.

La fabrication de la bière comprend trois opérations principales qui sont le maltage, le brassage et la fermentation. Dans la première opération, l'orge est fortement mouillée pendant deux jours, puis étendue, par couche de 20 centimètres d'épaisseur, sur le sol où elle germe. Ce maltage a pour but de déterminer dans le grain la formation d'une certaine quantité de diastase, ferment soluble qui transformera plus tard, au cours du brassage, l'amidon de l'orge en sucre fermentescible.

L'orge est ensuite portée au séchoir ; là, le grain est soumis progressivement à une température qui lui enlève d'abord l'humidité et qui amène ensuite une sorte de torréfaction d'autant plus forte que l'on veut fabriquer de la bière brune ou blonde. Puis

Digitized by Google

étudiés par les chimistes et les m[illegible] s'était répondu au desideratum exprimé. [illegible]ain. La vitreuse perd beaucoup de s[illegible] cuve à l'employer dans la contructi[illegible]es diverses. sons, etc., d'autant que le [illegible]blon qui lui d'incombustibilité remarqu[illegible] une ébullition.

Les verreries marseillai[illegible] la fermentation. toute la série des progr[illegible]pareils réfrigérants mais elles en ont acco[illegible] pure. Dès que la vront certainement [illegible]le est enfermée dans d'assurer leur ave[illegible]pendant une période Queylar, du Pont [illegible]mise à une basse tempé- dent six fours [illegible] elles occupen[illegible]es chaudières à brasser environ 100 [illegible]ectolitres chacune. Selon la gobelet ju[illegible]e refroidissement du moût artistiqu[illegible]ns le « Bac Filtre Velten », guilloc[illegible]ne depuis en Allemagne, en Ce[illegible]es caves de fermentation, venta[illegible]nstamment maintenues froides su[illegible]machines frigorifiques, fonc[illegible]sulfureux. Toute l'usine est [illegible]des salles spacieuses ont été [illegible]ateliers de mise en bouteilles. Le [illegible]teilles se fait à l'eau stérilisée et fonc[illegible]ement.

[illegible] possède une malterie pneu[illegible]composée de 12 tambours pouvant conte[illegible]e orge, ce qui permet, au moment [illegible] la provision nécessaire pour la [illegible] ni la chaleur ne puissent [illegible] germination. La brasserie du

Digitized by Google

...ation contenant
...e 2.500 hectolitres,
...ée avec les appareils
...ouveaux et les plus per-
...on s'opère grâce au système
...vec cette installation, la bras-
...lirer et pasteuriser 20.000 hec-
... de 10 heures.

...déjà dit ailleurs les quantités de bière
...à Marseille ; mais la bière donne lieu aussi
...les exportations et, de ce fait, à un important
...ree que certains chiffres permettent d'apprécier.

Mouvement commercial de la Bière à Marseille

ANNÉES	PRODUCTION LOCALE	IMPORTATION	EXPORTATIONS		
			Bière fermentée	Bière de mars	Ensemble hecto
	hectol.	hectol.	hectol.	hectol.	hectol.
1885	55.000	6.516	»	»	12.659
1890	54.736	5 472	18.696	6.146	25.012
1895	69.645	4.609	62.427	4.126	66.553
1896	76.202	3 365	72.425	2.877	75.303
1897	75.261	3.512	80.184	2.754	82.943
1898	73.135	3.607	86.874	1.972	88 646
1899	94.499	3.467	95.223	1.080	96.303
1900	84.520	4.130	91.157	1.804	92.961
1901	88.566	4.446	83.050	1.792	84.842
1902	86.442	4.371	91.897	2.716	94.613
1903	»	3.853	88.352	1.139	89.471

Digitized by Google

une m
formé
moutu
brasse
La liq
donne
La
La li
où
bièr
des
de
ra

Digitized by Google

Confiseries et chocolateries. — L'industrie de la confi-rie a pris à Marseille, en ces dernières années, une s forte extension ; la valeur industrielle de sa produc-n, qui était évaluée à 2 millions 600.000 francs en 80, est évaluée aujourd'hui à 6 millions, c'est-à-dire 'elle a plus que doublé en vingt ans. En quantité, tte production est évaluée à 3 millions de kilogram-es, dont un quart seulement va à la consommation cale.

On compte dans notre ville environ cent cinquante bricants confiseurs, parmi lesquels plusieurs sont une importance de premier ordre; tous ont transformé ur industrie et sont parvenus à en faire un art : l'ancien teau a disparu et a été remplacé par un bonbon fin et licat, partout recherché.

La fabrication des sirops et des fruits confits au sucre , pour plusieurs de nos industriels, une source de rieux rapports. Ces sirops et ces fruits servent non ulement à la consommation locale, mais sont expédiés ns tout le midi et exportés, en outre, à l'étranger et ns nos colonies. Les bonbons et sirops sont surtout portés par notre port en Angleterre, en Algérie, en urquie, à Malte, en Egypte. Les fruits confits vont en ngleterre, aux Etats-Unis, en Egypte, en Algérie. Les nfitures en Turquie, en Egypte, en Australie.

La biscuiterie et la pâtisserie ont subi, en vingt ans, ne extension plus forte encore que la confiserie pro-rement dite. La valeur de leur production industrielle passé de 900.000 francs, chiffre de 1880, à 2 millions 00. 000 francs, chiffre de 1900. La pâtisserie est fournie ar 200 magasins environ, dont 100 magasins de bou-ngerie et 100 exclusivement consacrés à la pâtisserie;

Digitized by Google

[illegible]

[illegible] margarine [illegible] pays qui nous demandent [illegible] de margarine sont l'Algérie, l'Italie, l'Egypte, la Martinique.

Nous donnerons [illegible] dans un [illegible] les quantités de margarine exportées par le port de Marseille. Dans le même tableau, nous ferons connaître les quantités de viandes salées et de charcuteries importées et exportées : on se rendra compte combien cette branche industrielle est en retard dans notre région et combien elle nous rend en conséquence tributaires de l'étranger, particulièrement des Etats-Unis d'Amérique.

Les conserves de viande en boîte font toutefois l'objet à Marseille, non seulement d'un important commerce, mais d'une sérieuse industrie, qui est spécialement entre les mains de la maison Boissonet. Les saucisses Boissonet sont un mélange de viande de bœuf et de porc hachée et enfermée dans un boyau : ces saucisses, au nombre de huit, sont placées dans une boite en ferblanc qui est soudée et soumise à une ébullition au bain-marie ; les bords sont ensuite enduits d'une peinture qui intercepte l'air et garantit la conservation. Il suffit de mettre 25 grammes par homme de cette saucisse dans une soupe aux légumes pour obtenir un potage excellent. Aussi la saucisse Boissonet est-elle fort demandée ; l'armée en utilise d'assez grandes quantités.

En dehors de la saucisse Boissonet, toutes les viandes

Tableau des importations et exportations par Marseille des Graisses, Margarines et Charcuteries

DÉSIGNATION	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
IMPORTATIONS											
Viande salée de porc, etc.	373.378	808.441	2.069.736	995.231	590.698	1.560.148	3.604.208	2.765.077	826.951	427.023	841.231
Viande salée de bœuf, etc.	245.378	147.340	52.155	115.899	389.761	92.440	59.381	369.622	272.303	150.259	227.634
Charcuterie fabriquée...	»	»	159.702	155.201	265.640	290.717	696.849	668.565	580.830	457.985	496.081
Conserves de viande en boîtes	151.366	810.192	1.314.798	1.792.849	743.374	1.218.093	731.856	405.374	276.808	222.745	218.214
Margarine.....	»	»	19.728	1.962	2.143	1.357	160.276	4.768	19.304	8.038	3.254
Saindoux.....	5.051.966	6.901.455	2.610.576	3.732.598	13.882.156	6.826.924	3.621.561	4.007.302	2.373.068	755.470	1.052.381
TOTAUX.... K.	5.822.088	8.667.428	6.226.695	6.793.740	15.873.772	9.989.679	8.874.131	8.220.708	4.309.264	2.019.520	2.838.795
EXPORTATIONS											
Viande salée de porc, etc.	1.069.308	1.063.052	1.115.469	903.905	1.006.692	944.698	848.238	1.209.665	901.567	824.833	933.300
Viande salée de bœuf, etc.	254.507	138.848	92.089	98.995	225.446	117.351	99.839	541.883	321.003	168.878	232.418
Charcuterie fabriquée...	»	»	295.980	310.365	382.198	249.416	374.405	418.958	352.326	348.698	317.773
Conserves de viande en boîtes	365.415	405.002	744.000	582.931	1.070.071	1.022.583	789.202	1.318.474	474.038	579.558	587.024
Margarine.....	254.079	581.029	273.133	294.855	308.207	272.249	454.514	544.147	394.048	385.329	367.523
Saindoux.....	1.690.277	3.356.417	1.656.011	1.584.994	2.075.840	2.393.039	3.132.369	3.159.036	2.230.912	2.442.533	2.331.544
TOTAUX.... K.	3.633.586	5.544.348	4.176.682	3.776.045	5.068.454	5.003.336	5.698.567	7.192.163	4.673.894	4.749.829	4.769.582

Digitized by Google

Digitized by Google

tionné, présentaient leur marchandise sous des
ts avantageux et surtout savaient s'imposer par
abile et formidable réclame.

ntefois Marseille possède à cette heure deux ou
chocolateries des plus sérieuses dont les chefs sont
nus à prendre, sur notre place, la situation à
ile ils avaient droit. Ces maisons se sont attachées
eurs à suivre tous les progrès modernes et à ne
ger aucune des innovations recherchées par le
e.

L'Algérie, la Roumanie, la Turquie, la Tunisie nous
mandent d'assez fortes quantités de chocolat; aussi
s exportations qui étaient seulement de 86.000 kilos
1885 dépassent aujourd'hui 229.000 kilos. Mais il est
rlain que, pour le chocolat comme pour toutes les
nfiseries, notre mouvement industriel et commercial
ccroîtrait très considérablement, si nos fabricants
'étaient pas mis en état d'infériorité vis-à-vis des fabri-
nts étrangers par les primes que nous accordons à la
rtie des sucres (1). Le mal serait en partie réparé si
s industriels pouvaient travailler à l'entrepôt franc;
ais c'est une faveur qu'ils ont jusqu'ici vainement
éclamée.

La loi du 28 janvier 1903 qui a modifié notre législation
rière va donner sans doute à la chocolaterie, comme à la con-
e proprement dite, un essor qu'elles n'avaient encore pu
dre, à cause des conditions d'infériorité dans lesquelles elles se
uvaient par rapport à leurs concurrents étrangers. Le département
Bouches-du-Rhône et Marseille en particulier vont profiter plus
tous autres du régime nouveau : les principaux fruits nécessaires
la fabrication des confitures et des fruits confits abondent dans
e région ; leur parfum et leur beauté les font rechercher partout
il n'est pas douteux, dans ces conditions, que Marseille ne soit
pelé à devenir le centre d'usines de confiseries importantes.

Digitized by Google

Tableau des exportations par Marseille des produits de Confiseries et Chocolateries

DÉSIGNATIONS	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Exportations totales											
Sirops et bonbons.....	501.260	506.325	730.046	794.937	492.576	563.790	622.719	709.943	603.913	480.141	510.630
Fruits confits au sucre.	246.088	492.161	503.608	526.250	515.816	498.956	585.202	771.691	481.166	705.604	596.688
Biscuits sucrés.....	100.731	268.246	207.286	232.778	199.608	271.539	203.205	262.174	270.300	240.046	281.819
Confitures.....	123.190	189.398	294.739	145.929	111.541	512.990	857 976	754.478	816.235	826.624	200.056
Chocolat.....	86.091	117.954	106.462	153.437	139.151	141.622	169.728	229.101	184.765	167.020	327.497
TOTAUX..... K.	1.057.360	1.576.084	1.842.141	1.853.331	1.458.692	1.988.897	2.438.830	2.727.387	2.356.379	2.419.435	1.916.690
Exportations des produits français											
Sirops et bonbons.....	436.353	432.391	595.533	653.827	412.168	492.814	567.164	612.692	485.272	406.374	467.462
Fruits confits au sucre.	217.140	470.832	480.764	507.828	492.228	479.165	560.362	744 652	461.675	665.434	562.598
Biscuits sucrés.....	54.490	76.035	98.956	100.795	90.519	93.752	89.821	152.410	183.777	198.659	245.638
Confitures.....	101.715	90.771	97.497	80.052	57.061	68.513	87.166	83 866	65.675	68.348	80.446
Chocolat.....	42.414	47.989	39.703	92.042	78.532	91.732	116.563	147.365	113.111	92.129	220.927

Digitized by Google

Graisse, margarine et charcuterie. — Le beurre est, depuis fort longtemps, employé en cuisine concurremment à la graisse et à l'huile ; mais son prix élevé devait sans nul doute contribuer à faire rechercher un similaire par lequel on le remplacerait. Or, en 1869, à Paris, M. Mège-Mouriès, après avoir soumis la graisse de bœuf à un certain traitement, obtenait un produit qui avait toutes les apparences du beurre, qui présentait d'identiques qualités et qui avait même sur le beurre cet avantage de pouvoir se conserver longtemps sans rancir.

Comme toujours, cette création française se propagea surtout à l'étranger; rapidement l'Allemagne, la Hollande et les Etats-Unis surent en tirer un excellent parti. En France, on était réfractaire au nouveau produit ; néanmoins quelques fabriques de « beurre artificiel » se créèrent dans diverses régions et une de ces usines fut installée à Marseille vers 1880.

Le beurre artificiel fut examiné dès son apparition par une Commission du Conseil de salubrité dont le rapporteur déclara que « rien ne serait plus avantageux pour les classes populaires que l'expansion de la fabrication de ce produit, très utile aux ménages peu aisés et au moins égal aux beurres communs, en ce qui concernait la qualité. » Cependant quelques groupes, plus ou moins intéressés, entreprenaient contre la fabrication nouvelle une campagne violente dont le résultat fut le vote de la loi du 14 mars 1887 obligeant les fabricants, marchands et entrepositaires, à faire figurer sur leurs factures, connaissements, lettres de voitures, etc., les mots « margarine » ou « graisse alimentaire ».

Digitized by Google

[illegible] cette loi a
[illegible] qu'on ne le
[illegible] s'établir et
[illegible] dépasse
[illegible] : ces
[illegible] partie à
[illegible] nous
[illegible] l'Italie.

[illegible] : ces quantités
[illegible] Dans le
[illegible] connaître les quantités de
[illegible] viandes importées et expor-
[illegible] compte combien cette branche
[illegible] retard dans notre région et combien
[illegible] conséquence tributaires de l'étranger.
[illegible] les Etats-Unis d'Amérique.

[illegible] de viande en boîte font toutefois l'objet non seulement d'un important commerce, mais d'une sérieuse industrie, qui est spécialement aux mains de la maison Boissonet. Les saucisses Boissonet sont un mélange de viande de bœuf et de porc hachée et enfermée dans un boyau ; ces saucisses, au nombre de huit, sont placées dans une boîte en *fer blanc* qui est soudée et soumise à une ébullition au bain-marie ; les bords sont ensuite enduits d'une peinture qui intercepte l'air et garantit la conservation. Il suffit de mettre 25 grammes par homme de cette saucisse dans une soupe aux légumes pour obtenir un potage excellent. Aussi la saucisse Boissonet est-elle fort demandée ; l'armée en utilise d'assez grandes quantités.

En dehors de la saucisse Boissonet, toutes les viandes

Digitized by Google

Tableau des importations et exportations par Marseille des Graisses, Margarines et Charcuteries

DÉSIGNATION	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
IMPORTATIONS											
Viande salée de porc, etc.	373.378	808.441	2.069.736	995.231	590.698	1.560.148	3.604.208	2.765.077	826.951	427.023	841.231
Viande salée de bœuf, etc.	245.378	147.340	52.155	115.899	389.761	92.440	59.381	369.622	272.303	150.259	227.634
Charcuterie fabriquée...	»	»	159.702	155.201	265.640	290.717	696.849	668.565	580.830	457.985	496.081
Conserves de viande en boîtes	151.366	810.192	1.314.798	1.792.849	743.374	1.218.093	731.856	405.374	276.808	222.745	218.214
Margarine.....	»	»	19.728	1.962	2.143	1.357	160.276	4.768	19.304	8.038	3.254
Saindoux.....	5.051.966	6.901.455	2.610.576	3.732.598	13.882.156	6.826.924	3.621.561	4.007.302	2.373.068	755.470	1.052.381
TOTAUX.... K.	5.822.088	8.667.428	6.226.695	6.793.740	15.873.772	9.989.679	8.874.131	8.220.708	4.309.264	2.019.520	2.838.795
EXPORTATIONS											
Viande salée de porc, etc.	1.069.308	1.063.052	1.115.469	903.905	1.006.692	944.698	848.238	1.209.665	901.567	824.833	933.300
Viande salée de bœuf, etc.	254.507	138.848	92.089	98.995	225.446	117.351	99.839	541.883	321.003	168.878	232.418
Charcuterie fabriquée...	»	»	295.980	310.365	382.198	249.416	374.405	418.958	352.326	348.698	317.773
Conserves de viande en boîtes	365.415	405.002	744.000	582.931	1.070.071	1.022.583	789.202	1.318.474	474.038	579.558	587.024
Margarine.....	254.079	581.029	273.133	294.855	308.207	272.249	454.514	544.147	394.048	385.329	367.523
Saindoux.....	1.690.277	3.356.417	1.656.011	1.584.994	2.075.840	2.393.039	3.132.369	3.159.036	2.230.912	2.442.533	2.331.544
TOTAUX.... K.	3.633.586	5.544.348	4.176.682	3.776.045	5.068.454	5.003.336	5.698.567	7.192.163	4.673.894	4.749.829	4.769.582

Digitized by Google

de conserve en boites donnent lieu à d'importantes importations et exportations. Nous en recevons surtout des Etats-Unis et de la Nouvelle-Calédonie ; nous en expédions en Algérie, au Tonkin, dans la République Argentine et même en Angleterre. D'autre part, tous les navires en prennent de fortes quantités comme provisions de bord.

Minoterie. — Si nous n'avions pas tenu à placer ces lignes sur la minoterie dans le chapitre réservé à l'industrie alimentaire, il est certain que c'est au premier rang du chapitre de la grande industrie que nous aurions dû les classer. Cette situation prépondérante, la minoterie l'occupe seulement à Marseille depuis 1861, époque à laquelle s'inaugura la liberté du commerce des grains ; mais c'est au début de l'année 1885 surtout que cette branche de l'industrie locale fut florissante : le nombre des moulins qui était de cinquante en 1865 avait alors doublé et ces cent usines, employant plus de mille ouvriers, transformaient sept millions d'hectolitres de blé en quatre millions de quintaux métriques de farine. Les droits relativement légers dont le blé était grevé ne pesaient pas lourdement sur la fabrication et, dès que les besoins d'approvisionnement de la minoterie marseillaise se manifestaient, la matière première, favorisée par le développement des moyens maritimes de transport, affluait de toutes parts.

Cette situation se modifia brusquement au lendemain du vote de la loi du 28 mars 1885 frappant d'un droit de 3 francs les blés étrangers entrant en France. Du coup, une foule de navires furent éloignés de notre port et toutes nos minoteries durent réduire considéra-

Digitized by Google

blement leur travail. Depuis lors, le droit sur les blés a été porté à 7 francs et la situation de l'industrie qui nous occupe n'a pu que devenir plus fâcheuse encore.

Sans doute, grâce au bénéfice de l'admission temporaire et grâce aussi au décret du 29 juillet 1897 autorisant l'apuration des acquits de douane par toutes les zones, plusieurs de nos minotiers ont pu tourner leurs efforts vers l'exportation et sont arrivés à augmenter très considérablement leurs sorties. Mais tous n'ont pu encore trouver à l'extérieur l'écoulement de leur production et beaucoup, parmi ceux qui travaillaient généralement pour la consommation française, n'ont pu résister à la concurrence des moulins de l'intérieur et se sont vus enlever petit à petit leur clientèle des départements, clientèle qui était leur tributaire par l'emploi presque exclusif qu'elle faisait des farines de force.

Les blés se divisent en trois catégories principales : les blés tendres qui donnent une farine blanche mais peu riche en gluten ; les blés demi-durs qui fournissent les belles farines pour pains de fantaisie, brioches, etc. ; enfin les blés durs qui sont les plus riches en gluten et autres matières azotées et dont les farines sont appelées « farines de force ». La boulangerie et la pâtisserie avaient coutume d'user en même temps et de mélanger ces trois qualités de farine. Or, les blés durs proviennent presque en totalité de l'étranger et particulièrement de l'Algérie, de l'Inde et de la mer Noire ; le port de Marseille était donc tout désigné pour les recevoir et notre minoterie locale toute désignée à son tour pour les transformer en farine, expédiée ensuite dans l'intérieur de la France.

Digitized by Google

Tableau des Importations et Exportations de farines par le port de Marseille

1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.
Importations										
25.248	33.515	104.629	49.924	23.311	28.494	50.625	36.846	80.675	106.614	96.139
Exportations										
255.848	538.353	985.465	1.494.719	1.888.973	732.928	2.038.286	2.005.163	1.695.017	1.471.489	1.367.546

Digitized by Google

Pâtes alimentaires et semoules. — La semoule est la partie essentielle du blé, celle qui renferme le plus de gluten, c'est-à-dire la matière la plus nutritive. On l'obtient par une demi-mouture, *semi-mola*, d'où son nom italien *semolina*. C'est avec la semoule que sont fabriquées presque toutes les pâtes alimentaires.

Cette industrie, très importante en Italie, végétait en France au début du siècle dernier et la fabrication des pâtes alimentaires ne donnait que des produits d'une qualité fort inférieure. Mais, en 1815, un négociant marseillais, M. J.-B. Brunet, sachant que la qualité supérieure des pâtes de Naples et de Gênes provenait exclusivement de la nature du blé dur employé pour leur fabrication, conçut le projet de faire de la semoule avec du blé dur de la mer Noire aussi bon, aussi riche et moins cher que celui de la Sicile.

Les essais qu'il tenta réussirent parfaitement et, dès lors, la fabrication de la semoule et des pâtes alimentaires commença à devenir, à Marseille, une sérieuse industrie. Elle augmenta encore davantage quand les blés durs d'Algérie arrivèrent dans notre port et purent être largement utilisés.

Aujourd'hui une quinzaine de minoteries produisent des semoules et utilisent pour cette fabrication environ 3 millions d'hectolitres de blé dur. Grâce à la bonne fabrication et à l'excellente nature des produits livrés,

approvisionnions et notre rayon d'action s'est trouvé diminué d'autant.

Et, en même temps, il faut signaler la rude concurrence que viennent faire aujourd'hui à Marseille les usines d'Algérie. Ainsi, placées entre les concurrents de la Métropole et ceux qui prennent un grand développement dans la colonie algérienne, nos deux industries de la minoterie et de semoulerie auront fort à faire pour garder même leur situation actuelle, quoique bien amoindrie déjà.

Digitized by Google

ces semoules sont, non seulement recherchées en France, mais aussi à l'étranger. Nous exportons des quantités très importantes de semoule en Tunisie, en Suisse, en Algérie, en Allemagne, en Russie, en Turquie et même en Italie. Toutefois, en ces dernières années les récoltes ayant manqué, les prix des blés durs ont été tellement élevés que toute notre clientèle pauvre du bassin de la Méditerranée, Egypte, Maroc, Tripolitaine, Tunisie et Algérie, a dû remplacer l'emploi de la semoule dans son alimentation par des farines d'orge et de maïs. De là les déficits constatés dans nos exportations de 1898 et de 1899.

Ainsi que nous l'avons dit, c'est avec la semoule que sont fabriquées presque toutes les pâtes alimentaires or, ayant ici de première main la matière première nécessaire à son industrie, il était naturel que notre place, tributaire de l'Italie pour cette fabrication, se préoccupât de lui faire concurrence. Elle y a si bien réussi qu'à l'heure actuelle l'exportation étrangère est sinon entièrement écartée, tout au moins largement diminuée, malgré les progrès de la consommation.

Le nombre des fabriques de pâtes alimentaires est de 60 environ ; quelques unes, comme celle de MM. Rivoire et Carret, située au quartier de Saint-Marcel, sont réellement importantes ; presque toutes sont mues par des appareils à vapeur. Aussi, au fur et à mesure que l'outillage de ces usines s'est perfectionné, l'excellence de leurs produits s'est affirmé et leur production a grandi. Aujourd'hui elles n'ont plus rien à envier aux fabriques italiennes.

Une grande quantité des produits des fabriques de pâtes alimentaires de Marseille est exportée aux Etats-

Digitized by Google

Unis ; d'autres quantités sont exportées en Angleterre, en Belgique, en Suisse, en Algérie. C'est surtout depuis 1886, époque où elle fut enfin appelée à jouir du bénéfice si longtemps réclamé des acquits-à-caution, que cette industrie a vu ses exportations prendre un développement important. Il serait même beaucoup plus considérable si les prix élevés des transports de chemin de fer ne lui enlevaient pas plusieurs débouchés.

Notre Chambre de Commerce a signalé déjà plusieurs fois cette fâcheuse situation. Elle a fait remarquer, notamment, que les semoules, par suite du tarif du P.-L.-M., avaient intérêt à aller par eau jusqu'à Gênes pour de là gagner la Suisse. « Nous ne saurions trop attirer là-dessus l'attention des pouvoirs publics, ajoutait la Chambre dans un de ses derniers comptes-rendus annuels ; si les tarifs de chemin de fer pour la Suisse ne sont pas abaissés, nous perdrons bientôt, au profit de nos concurrents italiens, la clientèle des fabricants de pâtes de la Suisse ».

A propos de la Suisse, disons que ce pays fut pendant longtemps, pour les pâtes alimentaires, un de nos principaux tributaires. En 1875, Marseille lui adressait plus de 100.000 kilos de ce produit ; deux ans après, il cessait complètement de nous en demander et fit de même pendant dix années. En 1890, la Suisse, ayant repris les commandes, recevait 520.000 kilos de pâtes alimentaires venant de Marseille ; puis, ses demandes baissèrent successivement et dépassent à peine aujourd'hui 50.000 kilos.

Digitized by Google

Tableau des exportations par le port de Marseille des Semoules et Pâtes alimentaires

1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.	Qx m.
Semoules										
151.947	281.193	512.999	692.996	646.031	401.722	372.508	370.007	292.606	343.008	487.509
Pâtes alimentaires										
11.120	10.700	11.950	11.310	49.219	39.612	51.376	49.142	50.413	44.571	50.627

Digitized by Google

Raffineries de Sucre. — Par l'importance de leurs capitaux, par le mouvement d'entrée de leurs matières premières et le mouvement de sortie de leurs produits fabriqués, par le nombre de leurs ouvriers — 1147 — et de personnes diverses auxquelles elles procurent du travail, les raffineries de sucre tiennent à Marseille une place prépondérante, bien qu'elles se résument en trois usines, aux mains de deux grandes Sociétés.

Ces usines sont puissamment outillées et subissent journellement les transformations qu'exige le progrès; afin d'éviter des charrois onéreux, on a construit des embranchements particuliers qui les mettent en relations directes avec les voies ferrées de la Compagnie P.-L.-M. En outre, ces usines peuvent spécialement produire toutes les qualités de sucre exigées par le consommateur français ou étranger : pains de formats variés, coupés en morceaux, pilés, vergeoises, etc. ; aussi ont-elles su se créer, depuis de longues années, au Maroc, en Turquie, en Algérie, en Tunisie, en Syrie, dans le golfe Persique et jusqu'en Cochinchine, une clientèle dont la fidélité est remarquable.

C'est là la force de nos raffineries; c'est ce qui leur a permis de lutter sans cesse et contre la concurrence étrangère et contre les taxes, surtaxes et vexations sans cesse renouvelées, dont les a gratifiées l'administration française. De ces taxes, surtaxes et vexations, nous ne ferons point ici l'historique et nous nous contenterons d'indiquer la situation actuelle de l'industrie qui nous occupe, telle qu'elle a été réglée par la loi du 6 avril 1897.

Les raffineries marseillaises reçoivent, en fait de matières premières, des sucres bruts qui leur parviennent soit de nos colonies, soit de l'étranger — sucres de

Digitized by Google

[illegible] cultivée [illegible] de nos [illegible] protectionniste.

[illegible] de plus en plus grands [illegible] pour se faire. frapper [illegible] étrangers, mais encore les [illegible] Puis, comme ce régime [illegible] en laissant [illegible] étrangère, il a fallu entrer [illegible] Mais ces primes [illegible] demandé le montant au [illegible] qui a aujourd'hui la maigre [illegible] paie son sucre un prix [illegible] pour qu'on puisse le donner à un bas prix [illegible] du Maroc ou de la Perse!

[illegible] pas dans le cadre de ce travail qu'on peut [illegible] des considérations qui déterminèrent [illegible] du Parlement. Toutefois, il est parfaitement [illegible] à cette heure, que les résultats financiers de la [illegible] ont été désastreux. Nous ne recevons plus [illegible] étrangers, mais nous n'encaissons plus de [illegible] de douanes; nous ne recevons plus que des sucres [illegible], mais nous payons prime sur prime aux cultivateurs de betteraves; nous faisons surpayer aux Français le sucre qu'ils consomment, mais le Trésor rend cet argent aux Raffineries pour leur permettre de vendre, à vil prix, leurs produits à l'étranger. Nous avions autrefois des recettes sans dépenses; nous avons maintenant des dépenses sans recettes. (1)

(1) Nous avons eu occasion de dire déjà qu'à la suite de la convention signée à Bruxelles, le régime si fâcheux que nous signalons a

Tableau indiquant le mouvement général du commerce des Sucres à Marseille

ANNÉES	IMPORTATIONS ET ARRIVAGES					LIVRAISONS ET EXPORTATIONS						
	SUCRES BRUTS				SUCRES RAFFINÉS	SUCRES RAFFINÉS				SUCRES BRUTS EXPORT. S	VERGEOISES	
	Des Colonies françaises	De l'Étranger	Indigènes	Total		Exportation	Consommation	Cabotage	Total		Exportation	Consommation
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1885	32.502	36.070	3.296	74.958	925	23.478	29.455	1.517	54.450	3.419	2.081	»
1890	48.715	27.203	31.277	107.195	532	44.865	37.658	1.980	84.503	5.605	5.638	»
1895	49.501	30.104	16.552	96.156	170	37.103	41.512	1.735	80.350	10.840	4.613	5.100
1896	64.978	30.739	8.004	103.721	179	36.025	46.347	1.753	84.125	8.776	5.027	»
1897	68.645	1.065	36.183	105.893	3.236	39.118	47.879	1.864	88.861	2.852	5.018	»
1898	43.071	1.443	65.039	109.553	879	37.760	51.442	1.673	90.875	4.185	4.869	»
1899	36.273	293	95.561	132.127	1.981	49.049	58.000	2.101	109.150	2.514	5.197	»
1900	29.041	291	83.112	112.544	1.258	50.255	60.000	3.382	113.537	4.222	6.095	»
1901	31.952	98	93.923	125.974	2.804	53.063	58.000	»	»	5.000	5.218	»
1902	37.215	25	97.384	134.624	5.433	60.702	58.000	»	»	2 751	5.493	»
1903	53.270	121	90.694	144.085	2.417	60.091	»	»	»	3.049	7.377	»

Digitized by Google

prix de 2 la date du 1er septembre 1903. Le prix du sucre
consommateur a immédiatement fléchi et tout fait supposer q
réforme sera utile et au pays et à notre industrie locale.

Digitized by Google

envoie aussi certaines quantités. Ils ne sont pas précisément « en paille », ainsi qu'on les dénomme, mais seulement recouverts d'une mince pellicule.

C'est cette pellicule que les rizeries doivent faire disparaître en premier lieu et elles y arrivent au moyen du décortiquement ; déshabillé de la robe qui l'enveloppait, le grain de riz est ensuite placé sous les meules à blanchir qui, sans l'écraser, le frottent et lui enlèvent sa couleur grisâtre ; enfin, il est livré aux glaceuses, appareils ingénieux qui lui donnent l'éclat brillant qu'ont tous les riz de belles qualités.

Les rizeries marseillaises peuvent travailler en moyenne 1800 quintaux métriques de riz chaque jour ; elles peuvent produire en outre, grâce à leurs moulins, d'importantes quantités de farine de riz ; elles en produisent en moyenne chaque année de 30 à 50.000 quintaux. Au total, la production de cette industrie est évaluée à 100.000 quintaux par an, ayant une valeur de 3 millions de francs. Cette évaluation ne comprend que les produits de l'industrie proprement dite, c'est-à-dire ceux usinés à Marseille, en dehors desquels on estime que nos rizeries manipulent annuellement pour triage, changement d'emballage, etc., 200.000 quintaux de riz de l'Indo-Chine, dont on peut évaluer la valeur à 3 millions 600.000 francs.

Nous venons de citer les riz de l'Indo-Chine ; ce sont eux qui sont les plus redoutables adversaires de nos rizeries nationales et qui ne leur permettent pas de prendre l'essor que l'on avait espéré. En effet, les riz de l'Indo-Chine entrent en France sans avoir à supporter de droits de douane ; dans ces conditions, les expéditeurs n'ont aucun intérêt à expédier des riz

Digitized by Google

palement installée pour la préparation du vermout
dernier est un composé de vins blancs secs et moe
que l'on met à macérer avec des plantes aromatiqu
est d'une amertume agréable et on dit ses effets
ques et apéritifs, ce qui est certain, c'est qu'alor
les découvertes de cette boisson étaient peu nomb
encore en France, les colonies françaises, pui
Antilles, les Indes Anglaises, la Cochinchine l'ad
rent après en avoir reconnu les qualités fébrifuges

Aujourd'hui le vermouth Noilly-Prat est univers
ment estimé: ce produit, pour lequel on emploie
cialement les vins blancs de l'Hérault et de la Ca
gue, donne lieu surtout à de très importantes ex
tations.

Parmi les principales maisons s'occupant de la f
cation des boissons, nous signalerons : la ma
Picon qui fabrique un amer très répandu à
d'écorce d'orange, les maisons Cusenier, Berger, Du
de Picard, etc., plus spécialement adonnées à la fa
cation de l'absinthe ; la maison Sube, qui fait con
rence à la maison Noilly-Prat pour la préparation
vermouth, mais qui fabrique aussi de nombre
liqueurs.

Le chiffre d'affaires de ces diverses maisons est
plus importants: on a estimé, en effet, récemment
le commerce des boissons, vins, alcools, spiritueux
ce qui concerne la production, la fabrication, l'imp
tation, la vente à l'intérieur et à l'exportation, a
toutes les industries annexes : tonnellerie, caisserie, f
lons, capsules-bouchons, etc., représentait pour M
seille une somme annuelle de 180 millions.

Mais à côté de ces fabriques donnant des prod

Digitized by Google

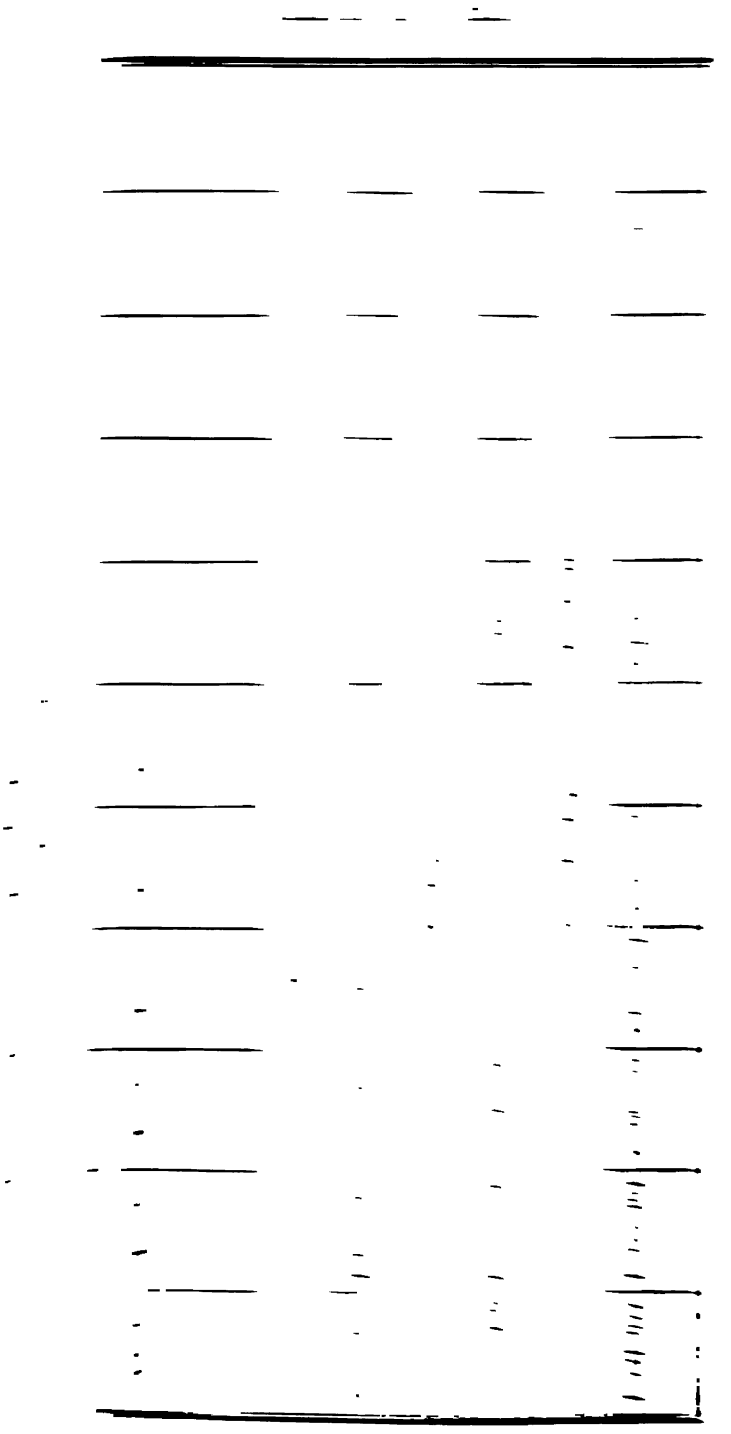
ayant le vin ou l'alcool pour base, il s'est créé dans notre ville plusieures usines ayant pour but la préparation des boissons gazeuses, c'est-à-dire des boissons que le gaz carbonique rend légères, pétillantes, digestives, attrayantes au suprême degré.

Lorsqu'en 1834, le docteur Rigolet, un modeste savant, élève de Nélaton, vint installer à Marseille la première fabrique d'eaux gazeuses, il ne se doutait probablement pas que cette industrie y prendrait un grand développement et que ses produits deviendraient entre tous populaires. Pendant nombre d'années, en effet, l'eau de selz artificielle ne se vendit que chez les pharmaciens, dans des cruchons en terre de grès qui lui donnaient un aspect médicinal.

L'invention de la bouteille-siphon vulgarisa en peu d'années la consommation des boissons gazeuses; mais cette consommation était toute locale et c'est par quantités infimes que se comptaient les exportations de ce produit pourtant si utile dans les pays chauds. Pendant ce temps, les usines anglaises et bientôt après les usines allemandes inondaient les marchés de nos colonies de leurs boissons gazeuses.

Il appartenait à des industriels marseillais d'opposer aux produits étrangers des produits français pouvant lutter de qualité et de prix, et de planter le drapeau commercial de notre pays, pour ces articles spéciaux, là où ne flottaient que les couleurs des autres nations.

Aujourd'hui, à Marseille, six usines, dont trois appartenant à de grandes sociétés, fabriquent des boissons gazeuses et produisent chaque jour environ [illegible] litres. La Société Générale des Boissons gazeuses, ancienne maison Rigolet, pour [illegible]



Digitized by Google

la France que pour l'exportation, environ le quart de cette fabrication totale.

Les états de douane mettent en commun les boissons gazeuses et les eaux minérales, et il n'est donc pas possible d'indiquer la part revenant aux unes et aux autres dans les exportations. On les expédie surtout en Algérie, en Roumanie, en Russie, en Egypte, aux Etats-Unis et dans la République Argentine.

Les vermouths, absinthes, etc., sont aussi compris dans les états de douane sous le nom de vins de liqueurs et nous avons signalé le mouvement auxquels ils donnaient lieu à Marseille en parlant du commerce des vins et liqueurs. Nous répéterons seulement ici les chiffres des quantités de ces boissons qui sont exportées chaque année. Les vins de liqueur en futailles sont expédiés principalement en Russie, en Italie, à l'île Maurice; ceux en bouteilles sont surtout envoyés dans la République Argentine, au Brésil, en Angleterre, dans les Indes, au Mexique et en Algérie.

Sécheries de morues et pêche côtière. — Il n'y a pas bien longtemps encore, les armateurs français ne pêchaient guère la morue que sur le French Shore de Terre-Neuve et ils avaient en conséquence la possibilité de sécher et saler ce poisson à terre, dans les conditions prévues par le traité d'Utrecht. Toutes les morues importées en France et reçues par le commerce arrivaient en conséquence en état d'être livrées à la consommation.

Plus récemment se développa l'industrie de la pêche à la morue sur les côtes d'Islande ; mais le droit d'atterrir sur ce territoire danois étant refusé aux étrangers, nos

Digitized by Google

armateurs se trouvèrent dans l'impossibilité de fa
sécher les produits de leur pêche. Ils furent obligés
se contenter de les saler, de les empiler en vrac dans
cale de leurs navires et de les rapporter en France
l'état de « morue verte ». Ce mode de préparation s'
développé et nos pêcheurs, qui vont à Saint-Pierre
à Miquelon, reviennent aujourd'hui dans nos po
avec des cargaisons de morue verte.

Alors ont été établies sur divers points de nos côt
soit de l'Océan, soit de la Méditerranée, des sécher
ayant pour but de recevoir la morue verte et de
faire subir l'opération du séchage. Une de ces sécher
a été établie à Marseille même, au quartier de la Ca
lette ; sans être des plus importantes, elle mérite cepe
dant d'être signalée. En ces dernières années, elle
reçu les quantités suivantes :

1890	—	kilos 160.000	1899	—	kilos 369.215
1895	—	» 567.225	1900	—	» 166.000
1896	—	» 406.840	1901	—	» 396.000
1897	—	» 455.955	1902	—	» 274.000
1898	—	» 495.700			

Les morues vertes valent de 10 à 20 francs les 55 kil
les morues sèches, livrées à la consommation à Ma
seille, se vendent de 40 à 60 francs par 100 kilos. U
tableau fera connaître tantôt les quantités qui vont
l'exportation : nos principaux débouchés pour la mor
sont l'Italie, l'Espagne, l'Algérie, la Réunion, etc.

En dehors du séchage de la morue, on fait sur n
côtes, et depuis un temps immémorial, des conserv
de poissons qui ont une excellente renommée : ancho
sardines, thons, etc. Néanmoins, cette industrie

Digitized by Google

pas pris dans notre ville une réelle importance. Il est vrai que nos rivages sont restés peuplés surtout en poissons qui demandent à être mangés frais.

Etat général des retours de pêche de la morue effectués dans le port de Marseille

ANNÉES	NAVIRES			PRODUITS IMPORTÉS				
				MORUES				
	Nombre	Tonnage	Equipage	Vertes	Sèches	Huiles	Draches	Issues
				k.	k.	k.	k.	k.
1885	31	4.294	963	»	3.601.484	65 868	1.451	2.317
1890	10	1.245	204	132.972	869.484	122 026	»	1 679
1895	4	596	90	381.192	158.275	17.292	»	500
1896	5	548	115	437.865	222.399	5.196	»	150
1897	7	1.046	91	404.009	957.601	4.792	»	»
1898	6	658	40	854.595	1.022.070	»	»	33
1899	3	508	27	1.363.606	193.259	14 017	»	1 229
1900	3	443	31	380 510	201.237	»	»	»
1901	6	691	49	223.266	19.331	»	»	»
1902	1	142	10	202.150	12.625	»	»	»

A Marseille, le nombre de barques armées pour la pêche est de 7 à 800 environ, représentant un tonnage total de 1.600 à 1.700 tonneaux et employant un personnel de 1.700 à 1.800 hommes. La valeur de ces barques est estimée à 350.000 francs et celle des engins de pêche à une somme égale. Les pêcheurs ne touchent pas une somme fixe; ils se partagent entre eux le produit de la vente, après prélèvement d'une certaine somme pour la barque, les filets et les risques du patron. On peut évaluer à 2 francs par jour, en moyenne, le gain d'un pêcheur, à qui l'on attribue, en outre, pour

Digitized by Google

V

Industries Diverses

Amidonnerie. — Le nom d'amidon est donné à
granules sphériques et microscopiques, blanches
brillantes, qui sont contenues principalement dans
céréales à une certaine période de leur vie végét
c'est-à-dire surtout lorsqu'elles sont avariées. On obti
ce produit en le détachant du gluten et de la sacchar
avec lesquels il forme la masse du grain.

Pour atteindre ce résultat, deux procédés s
particulièrement en usage. Le premier et le plus anc
agit par la fermentation qui donne naissance à
acides, permettant à l'amidon de se séparer. Ce proc
est long ; d'autre part, il a le grave inconvéni
d'amener, pendant la fermentation, la putréfaction
gluten, ce qui dégage une odeur infecte : et, dé
encore plus grave à un autre point de vue, ce glu
est ainsi détruit. Aussi est-on arrivé à un autre proc
qui consiste à faire macérer les grains dans une so
tion alcaline peu forte ; cette solution respecte l'amid
tout en amenant la dissolution du gluten et de
saccharine que l'on peut recueillir à part.

Nos amidonneries marseillaises utilisent l'un
l'autre de ces procédés, suivant les produits qu'e
veulent obtenir. Les amidons qu'elles fabriquent s
spécialement tirés du froment, du maïs et du riz et

Digitized by Google

ont un emploi spécial, selon la matière première qui a servi à leur production. L'amidon de froment, fabriqué par le procédé de la fermentation, est recherché à cause de sa blancheur naturelle ; il est plus généralement utilisé pour l'apprêt des étoffes riches, des soieries et de la rubannerie. L'amidon de maïs s'emploie pour les apprêts des articles secondaires et principalement du calicot. L'amidon de riz, fabriqué sans fermentation, sert à l'apprêt du linge domestique.

L'industrie de l'amidonnerie traversa autrefois dans notre ville une phase relativement prospère ; ses produits étaient si estimés qu'on les préférait à ceux des autres fabriques d'Europe. En 1885, il n'existait plus à Marseille que trois usines, mais elles étaient encore assez importantes, et les hommes placés à leur tête venaient à ce moment d'en augmenter l'outillage, afin de développer largement leur fabrication.

Malheureusement, des dispositions législatives enrayèrent brusquement l'élan de cette production, en élevant successivement les droits d'entrée sur les blés exotiques de 0 fr. 60 à 3, puis à 5 francs

D'après les données de l'Administration des Douanes, elle-même, le rendement du blé en amidon n'est, au maximum, que de 55 o/o ; il faut donc un peu plus de 180 kilos de blé pour faire 100 kilos d'amidon. Nos fabricants étaient par conséquent obligés d'acquitter sur la matière première un droit représentant une taxe de 9 francs par 100 kilos d'amidon. Or, l'amidon n'était alors taxé dans les tarifs douaniers qu'à raison de fr. 4 les 100 kilos ; c'est-à-dire que les amidonniers belges, allemands ou hongrois recevaient, du fait de la loi française, une prime de 5 francs les 100 kilos pour

Digitized by Google

faire concurrence à nos industries sur notre propre territoire.

Ils en profitaient largement, et on s'en rendra compte par les chiffres suivants qui concernent le commerce général de l'amidon en France :

Années	Importations	Exportations
—	—	—
1885	k. 5.788.042	k. 840.718
1890	» 5.631.845	» 1.191.604

Devant un pareil état de choses, les fabricants français s'épuisaient en douloureux efforts contre l'envahissement de l'étranger dans leur clientèle indigène. Leur lutte se traduisait par des pertes constantes et leur ruine définitive fut considérée comme certaine, à l'heure où on éleva à 7 francs le droit sur les blés et où les maïs et les riz furent également frappés. Heureusement, les plaintes de nos industriels purent enfin être entendues : les tarifs douaniers de 1892 taxèrent les amidons étrangers d'un droit de 14 francs les 0 0 kilos.

Ce droit, sans protéger nos fabricants, les mit toutefois sur un pied d'égalité avec les industriels étrangers et les résultats économiques ne s'en firent point attendre. On s'en convaincra, en comparant les chiffres suivants à ceux que nous avons donnés tantôt :

Années	Importations	Exportations
—	—	—
1895.....	k. 1.705.937	k. 2.820.692
1900.....	k. 2.169.784	k. 4.163.017

Digitized by Google

Les amidonneries marseillaises, qui sont actuellement au nombre de quatre, ont profité de la situation nouvelle ; si leurs exportations, principalement dirigées sur l'Egypte, la Turquie, la Grèce, l'Algérie, n'ont pas augmenté, ainsi que le prouve le tableau ci-après, par contre les importations, effectuées par notre port, ont sensiblement diminué et indiquent que nos usines alimentent aujourd'hui, presque exclusivement, la consommation locale et régionale.

Tableau des importations et exportations d'Amidon

ANNÉES	EN FRANCE		A MARSEILLE	
	Importations	Exportations	Importations	Exportations
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos
1885	5.788.012	840.718	323.789	505.553
1890	5.631.845	1.191.604	245.790	544.880
1895	1.705.937	2.820.692	80.310	568.998
1896	2 301.345	3.171.697	57.771	536.123
1897	1.679.536	3.512.932	28.328	648.355
1898	1.687.420	3.242.187	48.164	436.117
1899	1 282.593	4.216.121	36.790	464.674
1900	2.169.784	4.163.017	58.114	391 712
1901	1.116.473	5.124.700	10.684	256.830
1902	676.274	7.937.817	59.478	377 994
1903	»	»	54.444	434.802

Caoutchouc. — Lorsque le célèbre voyageur Ch. de La Condamine, il y a un siècle et demi, envoyait du Brésil à l'Académie des Sciences le premier échantillon de gomme élastique qui fut introduit en Europe, il ne se doutait certainement pas de l'importance que cette substance acquerrait un jour. Il est vrai que cent ans

Digitized by Google

[illegible] soupçonnait guère encore car, jusqu'en [illegible] [illegible] peu près couramment utilisée [illegible] le crayon ; toutefois on l'employait [illegible] rendre imperméable au gaz l'enve- [illegible] et même certains industriels habiles [illegible] à la préparer en lames assez minces [illegible] des vêtements.

[illegible] à la gomme un emploi forcément [illegible] elle perdait son élasticité et sa souplesse [illegible] 10°, tandis que si la température s'élevait [illegible] 30°, immédiatement cette gomme se soudait [illegible] comme fait la glu. Mais, en 1842, l'amé- [illegible] car découvrit qu'en ajoutant à la gomme ou [illegible] bruts, une petite quantité de soufre et en [illegible] le mélange à 100°, on obtenait la vulcanisation [illegible] et on lui enlevait ainsi tous les défauts [illegible] son usage difficile.

[illegible] ce moment, les emplois du caoutchouc commen- [illegible] à s'étendre rapidement ; en effet, beaucoup d'ins- [illegible] que l'orthopédie, la chirurgie ou la petite [illegible] ne pouvaient façonner avec la substance [illegible] devinrent possible grâce au caoutchouc vulcanisé. [illegible] la marine, les chemins de fer, les aciéries, les forges, les mines, les usines emploient le caoutchouc ; l'électricité, d'autre part, ne peut se passer de cet auxi- liaire précieux. Enfin, ce qui devait donner à l'emploi du caoutchouc le plus grand développement, c'est son application relativement récente aux roues de bicy- clettes, d'automobiles et même de voitures ordinaires.

En un mot, le caoutchouc est à cette heure, pour une foule d'industries, une des matières premières les plus indispensables. Heureusement les plantes qui produi-

Digitized by Google

sent cette substance sont nombreuses, d'essences variées et répandues dans toutes les contrées chaudes du globe. Pour l'obtenir, on entaille les arbres qui la produisent, et de leurs blessures s'écoule un suc laiteux que l'on recueille dans de petits godets, puis dans des récipients plus volumineux. Pour coaguler ce lait, divers procédés sont en usage : celui qui donne les meilleurs résultats est l'enfumage. On présente à la fumée d'un feu de bois une sorte de pelle et, quand elle est noircie, on la trempe dans le caoutchouc liquide qui vient immédiatement se coller contre la pelle. Cette opération est répétée jusqu'au moment où l'on a produit un morceau ou une boule d'un certain volume ; on la détache alors par incision, et le caoutchouc brut est ensuite dirigé vers les pays de consommation.

La France reçoit, maintenant, environ 6.000 tonnes par an de caoutchouc et gutta percha ; le dixième de cette quantité est importé par nos colonies. Un tableau indiquera tantôt la part de Marseille dans le commerce d'importation et d'exportation du caoutchouc. Le caoutchouc brut qui arrive dans notre port est pris à Madagascar, dans l'Indo-Chine et dans la Guinée française.

La côte occidentale d'Afrique est d'ailleurs appelée à nous fournir de plus en plus cette matière première. « Tout le pays, dit M. Savorgnan de Brazza, est, à la lettre, couvert de vignes à caoutchouc. Il y a là des trésors ». D'autre part, nos principaux pays d'exportation sont : l'Angleterre pour le caoutchouc brut ; l'Algérie, la Turquie et la Chine pour le caoutchouc ouvragé.

Marseille possède, à l'heure actuelle, cinq manufactures de caoutchouc qui produisent de 4 à 450.000 kilos d'objets fabriqués ayant une valeur d'environ 2.500.000

Digitized by Google

Digitized by Google

francs. On comprendra les progrès récents faits par cette industrie locale, quand on saura qu'il y a dix ans sa production n'était pas supérieure à 80.000 ou 100.000 kilos.

Les manufactures marseillaises, dont la plus ancienne date de 1862, produisent des tuyaux, des feuilles, des clapets, des bandes de billard, des rondelles, des cordes, des roues de voiture, des chambres à air pour bicyclettes, des articles de pulvérisateurs, des courroies de transmission, etc., etc. Elles fabriquent aussi des articles de chirurgie, des vêtements et chaussures imperméables, enfin des poupées et jouets divers.

Chapellerie, vêtements et cordonnerie. — L'industrie de la chapellerie eut autrefois à Marseille une importance spéciale ; mais aujourd'hui ni le chapeau de soie, ni le chapeau de feutre ne se fabriquent dans notre ville. On n'y fait plus que le travail artistique, c'est-à-dire « l'appropriage du chapeau ».

Par contre, l'industrie plus récente du chapeau de paille y a prospéré au cours de ces dernières années. A cette heure, Marseille possède quatre fabriques principales adonnées à ce travail. Ces fabriques, pourvues de machines d'invention nouvelle, occupent un personnel d'environ 50 hommes et 100 femmes ; la valeur de leur production annuelle est évaluée à 1 million de francs. Les chapeaux qui sortent de ces fabriques sont vendus en France ou expédiés principalement en Algérie, en Tunisie, en Egypte.

Une fabrication qui a pris aussi à Marseille une extension satisfaisante c'est celle des casques coloniaux.

Digitized by Google

Deux maisons les produisent et se sont faits, pour cet article, une certaine spécialité.

Pour ce qui concerne le vêtement proprement dit, on évalue à 50 millions le total de la dépense faite annuellement dans notre ville par la femme, pour sa toilette. 8.000 personnes environ sont employées à ce travail ; dans ce nombre sont comprises les ouvrières en chambre, celles qui vont à la journée dans les modestes maisons bourgeoises, celles employées dans les grands ateliers à clientèle riche et enfin les commises des maisons de confections. On compte à Marseille environ 250 ateliers soit de couturières, soit de tailleurs pour dames, et 30 maisons de confections pour femmes.

Ces dernières maisons datent d'une trentaine d'années. Pour le vêtement de l'homme, l'industrie du confectionneur est de vingt ans plus ancienne ; elle a d'abord conquis la masse populaire, et maintenant elle dépossède petit à petit les tailleurs qui travaillaient pour la bourgeoisie. A cette heure, il y a à Marseille près de 300 maisons qui s'occupent du vêtement pour homme et qui emploient plus de 3.000 ouvriers, ouvrières, commises et employés. Bon nombre de ces maisons font un très gros chiffre d'affaires, chiffre qui, au total, atteint annuellement environ 35 millions de francs. Beaucoup de vêtements confectionnés pour hommes sont exportés en Algérie ; ceux de femmes vont principalement en Turquie et en Egypte.

Notre ville possède en outre plusieurs grands ateliers exclusivement adonnés à la fabrication des costumes militaires et à la préparation de tout ce qui touche à l'équipement du soldat.

Digitized by Google

Il nous reste à parler de l'industrie de la cordonnerie qui a été révolutionnée, depuis vingt ans environ, par l'invention des machines imitant exactement le travail fait à la main. On se rendra compte de la transformation quand on saura, par exemple, qu'une machine donne 350 boutonnières à l'heure, soit autant que 18 ouvrières de jadis.

La cordonnerie mécanique ne prétend pas remplacer les produits de grand luxe, mais elle fournit, pour un prix réduit de moitié, des marchandises identiques à celles que confectionnaient péniblement les artisans ordinaires. Aussi vend-t-on maintenant, dans les bazars, des bottines de femmes depuis 5 francs la paire. Le détaillant les a achetées en fabrique 4 francs, prix qui, chez le manufacturier, se compose de 2 fr. 50 de matière première, « croûte » de vache ou peau de mouton; 1 franc de façon et 0 50 centimes de frais généraux et bénéfice.

Il y a à Marseille 750 patrons cordonniers qui, en majorité, travaillent dans les ateliers au milieu de leurs ouvriers. Ils produisent 450.000 paires de chaussures par années, chaussures qui, à 8 francs la paire, font une somme de 3 millions 600.000 francs. Il y a en outre 80 fabriques produisant 2.150.000 paires de souliers; à 3 fr. 50 la paire, cela donne un total de 7.525.000 francs. En outre une quarantaine de commerçants font fabriquer sur commande 8.000 paires de chaussures qui, à 7 fr. 50 la paire, donnent 60.000 francs. En résumé, l'industrie de la cordonnerie produit dans notre ville chaque année environ 2.600.000 paires de chaussures d'une valeur totale de plus de 11 millions. Les trois

Digitized by Google

Tableau des importations et exportations par Marseille des articles de Chapellerie Vêtements et Cordonnerie

DÉSIGNATION DES ARTICLES	UNITÉS	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Importations												
Chapeaux												
De soie et de feutre.....	Pièce	16.227	45.801	40.357	26.783	25.315	17.532	12.083	3.695	5.797	6.200	8.072
De laine et casquettes.....	»	437	670	194.477	332.380	194.430	79.709	97.342	158.919	124.225	96.861	88.911
De sparte, de paille, etc.....	Kilos	92.282	98.164	128.527	207.218	265.733	219.455	235.663	359.729	314.400	179.185	270.929
Vêtements confectionnés												
Pour hommes.....	Kilos	»	39.664	39 634	31.740	38.858	15.802	4.354	14.669	13.130	24.082	30.861
Pour femmes	»	»	2 163	71	1 438	428	149	305	4.059	1.841	3.703	1.143
Non dénommés.....	»	40.948	»	16.018	20.702	12.643	26.948	13.218	18 242	12.611	8.952	18.549
Chaussures en cuir ou en peau.	»	21.881	85.186	232.625	706.572	286.438	158.579	77.946	53.009	48.588	47.537	52.703
Exportations												
Chapeaux												
De soie et de feutre	Pièce	252 890	223.338	65.723	53.673	61.928	49.233	39.987	34.078	97 515	63.288	95.150
De laine et casquettes.....	»	938	454	287.040	456.289	342.044	271.631	242.371	294.629	281.332	265.225	242.432
De sparte, de paille, etc.....	Kilos	91.860	196.550	192.628	256.093	258.359	259.216	323.960	374.790	240.581	274.760	281 355
Vêtements confectionnés												
Pour hommes	Kilos	720.454	699.804	491.930	627.566	884.351	603.741	831.333	1.251.100	892.498	553.188	362.000
Pour femmes.....	»	52 285	64 501	48.934	45.189	35.156	24.089	27.331	29.542	28 091	44.705	76.000
Non dénommés.	»	»	»	98.398	122.065	98.498	305.647	388.442	533.339	337.437	183.946	211.793
Chaussures en cuir ou en peau.	»	715.166	819.803	1.023.852	1.263.255	982.831	863.554	801.142	828 302	745.111	731.449	676.746

Digitized by Google

quarts de cette production sont destinées à l'exportation et vont surtout en Algérie.

Le nombre des ouvriers cordonniers est évalué à 8.400; sur ce nombre, 3.800 travaillent à l'article dit « cousu à la main »; 1.400 au cloué, vissé et chevillé; 2.700 au cousu machine et 500 au montage et finissage.

Corderie, sparterie et tissage. — La corderie existe à Marseille depuis les temps les plus reculés et cette industrie y a toujours été renommée. Mais la corderie mécanique, à laquelle sont affectées aujourd'hui plusieurs usines importantes, date d'une époque moderne.

Filer mécaniquement tous les textiles indigènes et exotiques, fabriquer des câbles ronds ou plats, en chanvre, en aloès et même en fils métalliques, tel est, en peu de mots, le résultat industriel obtenu par ces usines. Elles comprennent, dans leur enceinte, non seulement les ateliers principaux de filature mécanique et à la main, mais encore ceux de goudronnage, câblage sur place et au long, machines à coudre les câbles plats en textile et en fer, teinturerie et blanchissage à la vapeur, machines d'essais à traction, etc.

Les chanvres travaillés proviennent des marchés français, italiens et russes; quant aux aloès, ils sont directement importés de Manille, de Bourbon, de Maurice et du Mexique. Les fils métalliques, soit en fer soit en acier, sont exclusivement fournis par la métallurgie française. L'importance de leur personnel et de leur production place les corderies marseillaises au premier rang de ces fabriques spéciales en France. La cause en est dans le chiffre de consommation de notre grand port et dans les débouchés que nos usines trouvent

Digitized by Google

dans les constructions navales, les armements, la pêche, les besoins industriels et l'exportation.

A côté de nos corderies, existent plusieurs grands ateliers spécialement adonnés au tressage du sparte. De nombreuses femmes sont occupées à ce travail et confectionnent des rubans de sparterie ayant dix mètres de longueur et 15 centimètres environ de largeur. Avec ces rubans l'on fabrique ensuite des couffes, couffins, etc., employés soit dans les travaux agricoles, soit dans les galeries des bassins houillers. Le sparte et les autres filaments utilisés, tels que le phormium, l'abacca, etc., nous sont fournis en majeure partie par l'Algérie.

En ce qui concerne le tissage proprement dit, Marseille ne possède aucun établissement pouvant être comparé à ceux qui existent dans le Centre et dans le Nord. Néanmoins, en ces dernières années, elle a vu se créer des usines ayant une certaine importance. Les unes travaillent les crins bruts, les aloès et même les cheveux chinois pour la fabrication des scourtins employés par les huileries. On compte qu'il est consommé par nos huileries locales environ 8000 scourtins par mois, soit 96.000 par an, ayant une valeur totale de 700.000 francs.

Les autres usines tissent presque exclusivement le jute qui vient en majeure partie des Indes et avec lequel on fabrique des toiles grossières servant spécialement à confectionner les sacs utilisés pour le transport des céréales, des graines oléagineuses, etc. Il y a à Marseille actuellement quatre de ces usines; elles font marcher au total 75 métiers, emploient 150 ouvriers ou ouvrières et ont une production d'une valeur de 900.000 francs.

Digitized by Google

Tableau des Importations et Exportations par Marseille des Fils, Ficelles, Cordages, Ouvrages en sparte, en jute, etc... et de leurs matières premières

DÉSIGNATION DES ARTICLES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos
Importations											
Cheveux et crins non ouvrés.	200.622	186.350	102.472	106 876	150.787	127.256	197.682	161.718	203.984	217.023	202.511
Fils de jute et jute brut.....	100.230	926.782	1.807.602	1.984.916	3.058.076	1.320.717	3.458.614	802.378	1 845.494	3.894.191	4.876.605
Chanvre broyé ou teillé.....	6.904.408	6.118.453	7.180.146	6 515.709	5.404.285	5.280.971	6.180 137	6.154 331	5.541.947	5.399.423	5.757.634
Fils de phormium, ficelles et cordages..	495 033	153.162	285.860	311.019	297.199	257.829	259.378	179.512	294.911	200.187	174.142
Phormium tenax, abaca brut.....	5.131.210	10.607.291	5.514.516	6.579.622	5 616.227	5.900.026	6.818.110	8.109.178	7.871.511	6.595 459	6.778.732
Joncs, roseaux et sparte.....	2.371.301	1.413 535	3.621.886	4.615.677	3.789.664	3.976.960	4.077.826	2.796.770	5.112.269	4.327.046	4.200.485
Tresses et cordages en sparte...	894.958	864.772	982.050	1.280.572	1.920.078	1.705 170	2.348 741	2.169.713	1.184.653	1.015 226	1.175.658
Tresses, semelles et tapis de jute.....	1.245	45.532	17.988	44.024	26.002	19.016	21.656	33.087	39 014	6.706	7.458
Tissus et sacs de jute.....	2.756.976	3 599 593	3.187.847	3.316.230	2.551.701	3.080.581	2.858.371	2.385.128	2.155.419	3.184.492	4.216.175
Exportations											
Cheveux et crins non ouvrés.....	58.002	3 155	38.666	26.708	32.307	28.688	74.847	29.936	27.916	77.996	31.809
Fils de jute et jute brut.....	3.733	525.108	1.498.450	1.849 965	2.780.718	1.045.854	3.235.836	521.452	650.565	1.626.338	2.843.740
Chanvre broyé ou teillé.....	4.815.452	2.835.733	1 079.794	796.492	735.730	352 621	997.128	630.713	1.522.009	, 343.831	798 569
Fils de phormium, ficelles et cordages..	965.851	977.021	887.879	925.653	1.083.784	1.585.422	1.610.278	1.649.634	717.228	1.906.373	1.632.024
Phormium tenax, abaca brut.....	2.962.660	5 484.761	1.880.149	2.084.433	1.651.370	2.464.729	2.487.297	3.359.905	2.603.634	2 668 013	2.723.735
Joncs, roseaux et sparte.....	488.577	537.330	150.245	86.587	45.184	88.727	129 911	166.002	79.003	81.946	77.008
Tresses et cordages en sparte.....	159.963	142.186	84 960	51.958	127.519	47.718	81.363	177.560	35.262	121.830	110.093
Tresses, semelles et tapis de jute.....	914	13.068	17.973	45.113	28.100	15.216	31.921	30.985	48.534	4.089.756	11.640
Tissus et sacs de jute.....	2.449.296	2.720 754	5.460.028	5.078.463	3.608.422	5.063.285	5.580.022	5.850.442	6.060.081	7.534.491	8.067.451

Digitized by Google

Leurs principaux débouchés extérieurs sont l'Algérie et la Turquie.

En vue de tirer tout le parti possible des avantages que les installations perfectionnées de nos fabriques marseillaises de corderie, sparterie et tissage leur donnent sur les centres producteurs moins bien outillés, nos industriels n'ont cessé de réclamer à l'intérieur une réglementation plus libérale des admisions temporaires et un meilleur traitement pour les colonies françaises et pays de protectorat; ils ont demandé en particulier le remplacement dans ces contrées du droit *ad valorem*, cause de difficultés et de fraudes, par le droit fixe, seul capable de donner à l'industrie la stabilité nécessaire à son développement et à sa prospérité.

Métallurgie. — Le commerce des métaux a été autrefois fort important sur notre place ; il l'est beaucoup moins aujourd'hui et cela parce que les pays importateurs, qui opéraient leurs achats à Marseille, reçoivent à cette heure des pays de production, avec des frets identiques à ceux payés pour notre port, les métaux qui leur sont nécessaires. La Compagnie des Messageries Maritimes, par exemple, prend à Singapore et à Batavia des étains pour Londres au même prix qu'elle les prendrait pour Marseille. Ne serait-il pas juste cependant, qu'au moins de la part d'une compagnie largement subventionnée, les ports français, et ceux de la Méditerranée en particulier, puissent bénéficier d'un fret plus réduit que les ports étrangers du Nord ?

Battue sur le terrain commercial, Marseille a cherché à lutter sur le terrain industriel et si les résultats

Digitized by Google

obtenus n'ont pas toujours répondu à son attente, il faut néanmoins applaudir à ses efforts.

Au quartier de l'Escalette, près de la Madrague-de-Montredon, est située une des usines à plomb les plus importantes de France. Elle reçoit exclusivement des plombs argentifères qui lui arrivent d'Espagne et elle s'occupe de leur désargentation par le procédé perfectionné du zingage. Après des années difficiles, cette industrie est aujourd'hui relativement prospère : l'usine de l'Escalette a reçu en ces derniers temps plus de 30.000 tonnes par an de matières premières ; elle alimente de ses produits les usines locales et celles de la région qui s'occupent de la fabrication des tuyaux, planches, grenailles, céruse, minium, litharge, etc. Marseille compte maintenant cinq de ces fabriques de plomb ouvrés.

L'étain n'est travaillé dans notre ville que par deux usines qui préparent l'étain en feuille surtout employé par la chocolaterie et les capsules métalliques, aujourd'hui presque exigées pour toutes les bouteilles.

Un certain nombre de fonderies de fer et de cuivre existent aussi à Marseille et produisent principalement tout ce qui est réclamé par les besoins des industries locales : huileries, minoteries, etc. Le cuivre nécessaire à ces fonderies leur est fourni presque en totalité par les démolitions, dans notre port, des navires de guerre et des navires de commerce réformés ou hors d'usage. Quant au fer, il leur est fourni au moins en partie par les Hauts-Fourneaux de Saint-Louis.

Ce dernier établissement est sans nul doute le plus important de notre ville au point de vue de l'industrie métallurgique. En marche continue depuis 1857, il a

Digitized by Google

subi des fortunes diverses, mais il s'est maintenu surtout à cause de ses produits spéciaux, recherchés par les forges et les aciéries de la Loire, du Centre, du Nord et de l'Est. En effet, par suite de leur position à proximité immédiate de notre port, et ayant ainsi à leur disposition toutes les variétés des minerais de fer, de manganèse, de chrome, des provenances les plus diverses : Brésil, Grèce, Algérie, Espagne, Russie, Turquie, etc., les Hauts-Fourneaux de Saint-Louis se sont livrés principalement à la fabrication des fontes aciéreuses fines qui ont fait leur réputation : alliages ferro-métalliques, spiégels et ferro-manganèses, silico-spiegels, ferro-siliciures, ferro-chromes, etc., qui ont été introduits successivement dans les pratiques de la sidérurgie moderne.

Le travail des Hauts-Fourneaux de Saint-Louis est indiqué, en ce qui regarde ces dernières années, par les chiffres suivants :

ANNÉES	MINERAI CONSOMMÉ	FONTE PRODUITE
—	—	—
	Tonnes	Tonnes
1885	28.203	14.358
1890	65.147	22.888
1895	19.000	11.086
1896	50.143	20.836
1897	30.000	13.165
1898	38.000	13.300
1899	44.000	11.161
1900	47.000	22.618
1901	39.000	24.018
1902	20.700	10.364
1903	.....	. ....

Digitized by Google

Tableau des importations et exportations par Marseille de divers Métaux et de leurs matières premières

DÉSIGNATION DES ARTICLES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Importations											
Minerai de fer	119.364	75.701	15.465	41.385	53.205	53.276	38.387	36 471	34.413	16.262	8.063
Minerai de cuivre	6.619	2.000	30	1.256	2.133	298	1.563	2.001	1.448	426	1.497
Minerai de plomb	2.117	1.608	1.961	1.482	1.773	1.158	1.437	1.279	1.434	1.612	1.713
Plomb en masse	13.499	21.433	25.245	30.291	34.216	41.327	38.323	45 542	44.680	46.500	48.774
Fontes de toutes sortes	1.954	2.066	1.140	608	887	1.255	2.810	1.410	2.947	904	605
Fer et acier	129.334	6.726	4.158	2.236	1.981	.759	3.996	10.623	4.622	2.728	3.408
Cuivre battu	773	1.151	2.348	2.607	4.122	3.476	3.796	4.812	3.898	3.325	77
Etain en lingots	1.841	2.237	2.429	2.201	1.526	1.955	2.367	2.150	1.910	1.999	2.454
Exportations											
Minerai de fer	254	16.773	93	1.631	2.736	159	272	152	110	82	90
Minerai de cuivre	96	235	»	24	99	79	249	405	354	318	314
Minerai de plomb	527	308	1.561	656	520	271	404	734	798	1.096	1.580
Plomb en masse	3.696	8.875	8.830	10.886	10.321	8.423	6.040	9.278	9.201	8.759	11.187
Fontes de toutes sortes	2.106	6.596	459	222	244	238	1.236	1.037	2.193	1.547	1.735
Fer et acier	13.494	19.947	13 528	15.764	17.706	24.710	21.177	18.387	23.884	34.078	33.131
Cuivre battu	1.478	1.192	1.978	2.212	1.577	940	2.657	3.072	195	204	266
Etain en lingots	328	538	386	373	649	259	725	849	309	380	785

Digitized by Google

Les Hauts-Fourneaux de Marseille ont exporté aux Etats-Unis de 1876 à 1885 des quantités importantes de fontes. L'Amérique, depuis lors, a fabriqué pour son propre compte et retourne aujourd'hui en Europe, à des prix réduits, les produits pour lequels elle était tributaire de Marseille, il y a peu d'années. Les Allemands font aussi tout leur possible pour augmenter leurs exportations dans cette branche spéciale de la métallurgie et ils arrivent aujourd'hui, dans les régions françaises de l'Est, malgré le droit de 3 fr. 50, à rendre à l'usine Saint-Louis la lutte difficile.

Parfumerie. — Pendant longtemps, en dehors des savons de toilette fabriqués par plusieurs de nos industriels, la parfumerie nous arrivait généralement toute préparée de Paris ; nos magasins de détail n'avaient en vente que les produits des parfumeries renommées de la capitale.

Toutefois l'industrie de la parfumerie existait à Marseille depuis nombre d'années ; seulement pour lui donner le merveilleux développement qu'elle a aujourd'hui, il a fallu une constance et des efforts qu'on ne saurait trop louer. La maison Lorenzy-Palanca, la seule fabricant d'une manière importante à Marseille les articles de parfumerie, date en effet de 1815. Modeste à ses débuts, elle a su se développer et devenir une des principales organisations de province.

Son usine modèle, qui n'emploie pas moins de 250 personnes, est installée au boulevard des Dames ; tout y est excellemment aménagé et d'une façon fort pratique. Dans les sous-sols, on distille les bois exotiques et l'on obtient ainsi les innombrables essen-

Digitized by Google

ces qui sont une des bases de la parfumerie ; pour cette opération, les bois odorants sont d'abord déchiquetés à la machine et mis dans des alambics de fortes dimensions. Dans les sous-sols encore sont placés des rectificateurs, des batteuses pour extraits, des bassines à vapeur à double fond pour pommades et cosmétiques, quatre presses hydrauliques pour la fabrication des huiles d'amande douce, une batterie de cinq pilons mécaniques mus par la vapeur et, enfin, un moulin qui sert à triturer les noyaux d'amande ainsi que les racines d'iris. Ce matériel de premier ordre dénote, on le voit, une importante et complète organisation.

Au rez-de-chaussée de l'usine, une galerie est affectée à la confection des liquides, extraits, lotions, eaux de toilette, vinaigres, etc. Ce service comprend trente-cinq ouvrières dirigées par une contre-maîtresse qui a charge de surveiller et de distribuer le travail. Au fond de cette galerie est situé le magasin des essences et des liquides filtrés et prêts à être mis en flacons. Le laboratoire s'ouvre sur ce magasin : il est vaste, minutieux et contient tous les instruments d'essais, d'analyses et de recherches propres à apporter à l'industrie du parfumeur les améliorations désirables.

Un atelier est réservé au paquetage et à l'étiquetage des poudres de riz. Une quinzaine d'ouvrières enveloppent dans leurs boîtes ou disposent en petits paquets les poudres parfumées. Le magasin de livraison et de préparation des commissions offre un mouvement d'incessant labeur. Les commandes, préparées dans de grandes corbeilles, sont descendues dans les magasins d'emballage à l'aide d'un ascenseur qui dessert toutes les galeries et permet de faire avec rapidité un nombre

Digitized by Google

Tableau des importations et exportations par Marseille des articles de Parfumerie et de quelques matières premières

DÉSIGNATION DES ARTICLES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos
Importations											
Eponges brutes	357.818	207.896	194.002	197.023	239.183	171.521	220 315	319.414	191.469	220.585	229.719
Eponges préparées	»	»	68	37	44	11.693	318	422	678	259	141
Savons parfumés	23.042	10.173	14.080	9.744	21.403	203.954	39.829	5.121	3.920	3.908	2.759
Parfumeries alcoolisées	1.710	99	351	1.648	240	310	225	963	513	1.730	2.396
Parfumeries non alcoolisées	3.838	41.749	11.715	19.200	40.472	40.397	25 970	13.824	5.505	9.574	11.067
Musc pur et rats musqués	1.662	415	160	185	249	637	1.170	838	308	660	627
Ecaille de tortue brute	4.116	7.254	5.075	6.890	70.250	4.130	6 717	6.746	18.725	21.644	3.629
Peignes d'écaille	83	58	27	433	185	8	»	49	496	414	218
Exportations											
Eponges brutes	281.422	179 441	176.508	183.588	230.901	156.772	189.558	284.665	160.777	186.372	179.517
Eponges préparées	»	»	7.513	4.841	4.801	16.367	2.458	13.734	4.688	5.704	3.095
Savons parfumés	112.955	114.620	88.222	107.392	127.405	320 610	198.063	157.118	120.029	145.088	150.414
Parfumeries alcoolisées	70.905	91.443	111.915	99.730	115.185	128.581	170.461	125.211	142.078	119.990	130.070
Parfumeries non alcoolisées	142.310	134.667	100.048	74.375	97.178	122.636	171.517	171.420	179.202	139.276	266.313
Musc pur et rats musqués	95	249	61	66	49	171	74	»	»	107	134
Ecaille de tortue brute	895	4.098	4.786	6.513	64.594	3.440	7.447	28.194	18.072	20.805	2.984
Peignes d'écaille	349	666	547	472	557	81	3.539	227	1.550	3.627	2.105

Digitized by Google

considérable d'expéditions qui sont dirigées, en des camions vers les gares de Saint-Charles et du Prado ou sur les quais maritimes.

Dans un bureau spécial est une vitrine d'exposition où se trouve l'échantillonnage de tous les produits de la maison méthodiquement installés, de façon à faciliter les commandes aux nombreux exportateurs, heureux de rencontrer à Marseille une usine si puissamment organisée et pouvant lutter avec avantage, par son importance et sa situation, avec les principales fabriques de l'étranger.

Afin d'écouler rapidement ses produits, la maison Lorenzy-Palanca a créé, soit à Marseille soit à Alger et à Oran, plusieurs magasins de détail.

En dehors de cette fabrique, il se fait à Marseille un important commerce d'articles de parfumerie. La Grèce nous envoie beaucoup d'éponges brutes qui sont expédiées en Angleterre ou qui, préparées, vont dans l'Amérique du Sud et en Algérie. La Chine nous envoie du musc ; les États-Unis des parfumeries non alcoolisées ; l'Australie de l'écaille pour peignes, etc. D'autre part, nous exportons des savons de toilette en Algérie, en Turquie, en Indo-Chine ; ces mêmes pays nous prennent des parfumeries alcoolisées ; l'Angleterre et la Suisse des parfumeries non alcoolisées ; l'Algérie des peignes ; la Russie de l'écaille pour fabriquer ces derniers, etc.

Tannerie. — Parmi les industries marseillaises, la tannerie a compté longtemps au nombre des plus importantes ; elle en était certainement une des plus anciennes et on en retrouve les traces aux premières

Digitized by Google

pages de notre histoire locale. Mais, sans remonter à ce passé lointain, on peut dire que la tannerie avait encore à Marseille, il y a quinze ou vingt ans, une situation enviée. En 1880, notre ville comptait 25 tanneries occupant près de 3.000 ouvriers et dont la valeur de production industrielle était évaluée à 18 millions ; en 1885, onze tanneries fonctionnaient encore dont sept occupées à la préparation des peaux de chèvre, deux à la préparation des peaux de mouton et deux à la préparation des cuirs en poils. Ces onze fabriques employaient environ 1900 ouvriers tanneurs, 400 femmes et 100 autres commis de tous genres.

Aujourd'hui, il n'existe plus à Marseille que sept tanneries dont quatre pour peaux de chèvre, deux pour peaux de mouton et une seule pour cuirs en poils. Elles emploient seulement 300 ouvriers tanneurs, 50 femmes et 50 commis de tous genres. La valeur de leur production industrielle n'atteint plus que 7 millions 500.000 francs.

L'industrie de la tannerie a donc subi une déchéance considérable et elle tend de plus en plus à abandonner notre ville. La branche la plus frappée est sans aucun doute celle ayant pour objet la préparation des peaux de chèvre ; elle était, autrefois, essentiellement locale. La cause principale de ce marasme est certainement due à la concurrence que font à nos industriels, sur le marché français, les peaux tannées de l'Inde qui arrivent d'autant plus abondamment que, dans les pays de production, les matières premières et la main-d'œuvre sont extrêmement bon marché.

D'autre part, l'Amérique était pour nos produits marseillais un débouché important ; des droits d'entrée

Digitized by Google

prohibitifs nous l'ont complètement fermé et maintenant les Américains viennent acheter sur les marchés d'Algérie et de Tunisie, aux mêmes conditions que nous, les peaux de chèvre brutes en poils qu'on leur laisse emporter sans droits de sortie. Bien plus, ils nous retournent ensuite ces peaux toutes tannées, grâce à des moyens plus économiques que les nôtres. En effet, l'augmentation continuelle du salaire journalier, des impositions et des frais généraux de tous genres, qui ont par trop pesé sur le prix de revient de notre marchandise fabriquée, ont largement contribué à amener la situation que nous avons à déplorer.

En 1880, nos tanneries de peaux de chèvre produisirent 403.470 douzaines de peaux ; en 1885, elles en produisirent seulement 378.590 douzaines ; en 1890, 250.000 douzaines ; en 1895, 150.000 douzaines ; en 1900, cette production a à peine atteint 100.000 douzaines. Ces quelques chiffres permettent de constater l'étendue du mal qui appelle tout particulièrement l'attention de notre Chambre de Commerce et de nos législateurs.

La situation de l'industrie et du commerce des peaux de mouton est, proportions gardées, un peu moins mauvaise que celle des peaux de chèvre ; l'importance de la fabrication marseillaise en « mouton au sumac » se maintient au chiffre de 18 à 20.000 douzaines par an. Ainsi que nous l'avons dit, il n'y a que deux tanneries qui produisent cet article ; elles occupent ensemble environ 40 ouvriers. Quant aux transactions commerciales des peaux, importées principalement du Levant et du Maroc, elles atteignent environ 40.000 balles par an ; en 1897, l'Allemagne n'ayant fait aucun achat

Digitized by Google

Tableau des importations et exportations par Marseille des Cuirs et Peaux

DÉSIGNATION DES ARTICLES		1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
		k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.
Importations												
Peaux brutes	grandes	8.751 834	4.932.352	6 447.742	6.699.374	6.464.596	7.531.950	8.411.416	11.433.302	7.357.628	8.181 306	10.405.619
	de moutons et agneaux	2.311.981	5.641.422	6.586.846	397.363	50.512	1.610	662	1.939	137.896	244.557	10.157
	de chevreaux et autres	7.020.760	6.071.236	6.373.435	5.825.949	7.799.206	7.859.509	9.274.278	8.576.271	9.194.858	8.933.144	7.912.387
Peaux tannées ou mégissées		232.342	205.447	280 084	358.137	263.923	426.898	376.160	362.229	267.693	230.927	226.447
Peaux corroyées	grandes et de veaux	20.394	16.970	21.417	36.288	23.678	12.642	42.797	95.486	81.094	22.633	63.331
	de chèvres, moutons, etc.	106.792	70.805	110.808	64.748	52.007	48.691	43.782	62.838	53.855	94.652	97.025
Exportations												
Peaux brutes	grandes	7.156.157	5.140.437	7.438.175	6.487.621	6.970.703	6.446.261	8.757.724	11.420.164	7.105.953	8.801.918	9.278.958
	de moutons et agneaux	330.694	684.391	582.866	272.445	329.192	382.771	612.781	588.175	778.197	993.526	1.052.274
	de chevreaux et autres	617.817	1.193.488	2.939.775	1.645.098	3.937.369	3.663.713	5.869.699	3.599 692	5.370.455	4.542.759	3.371.554
Peaux tannées ou mégissées		959.584	1.189.698	1.558.084	1.459 828	2.035.753	2.317.628	2.320.578	1 754.382	1.673.479	1.989.663	1.760.653
Peaux corroyées	grandes et de veaux	333.952	95.952	713.489	614.924	663 505	613.992	622.573	845.330	548.102	639.824	473.249
	de chèvres, moutons, etc.	2.103.493	1.680.394	866.167	828.172	823 608	604.039	602.555	663.815	522.182	630.706	711.827

Digitized by Google

dans les pays de production, ces transactions ont même atteint le chiffre de 106.000 balles. En majorité, toutes ces peaux de mouton traversent seulement notre place et sont directement transportées sur les centres de consommation.

Les cuirs bruts en poils nous arrivaient autrefois en presque totalité de la Plata et du Brésil ; aujourd'hui, ces pays nous en fournissent fort peu. Par contre, les cuirs de Chine ont été importés en ces dernières années en très fortes quantités, tous les fabricants s'étant portés sur les marchandises de cette provenance qui sont d'un très bon rendement. Les cuirs de Madagascar et de la Côte occidentale d'Afrique sont aussi fort recherchés. Quant à ceux d'Algérie, de Tunisie, du Maroc et des Indes, l'écoulement en est facile en Espagne, en Italie et en Allemagne, pays qui sont les acheteurs de ces cuirs généralement légers et pauvres.

Mais notre tannerie locale n'a pas profité du mouvement commercial que nous venons de constater pour ces cuirs ; une seule usine est occupée à leur préparation et elle emploie seulement 4 ouvriers. La valeur de sa production industrielle est de 20.000 francs par an.

Tonnellerie et Caisserie. — A côté de nos principales et grandes industries locales sont venues se grouper de nombreuses et indispensables industries accessoires, telles la tonnellerie et la caisserie.

La première a suivi le développement de nos fabriques d'huile et de nos chais de vin qui constituent sa principale clientèle. En 1885, on comptait à Marseille 106 ateliers de tonnellerie occupant 1.250 ou-

Digitized by Google

vriers et 90 apprentis. Aujourd'hui, il n'y a plus dans notre ville que 85 ateliers, mais ils emploient 1.550 ouvriers ou apprentis et plusieurs sont devenus des usines modèles pour la tonnellerie mécanique. On y trouve des *raboteuses* spéciales, mues par la vapeur et cintrant les bois ; des *douelleuses* qui donnent exactement aux douelles le joint nécessaire pour la fabrication des différents fûts auxquels elles sont destinées; des machines à *jabler* qui égalisent le bois à son extrémité, faisant la rainure du baril et le biseau. Certaines des usines que nous citons contiennent plus de 20 machines-outils en fonctionnement ; les barriques sont montées par un procédé spécial, permettant à un homme de faire de 50 à 100 fûts par jour, suivant leurs dimensions.

On évalue à cette heure à 3.650.000 fr. la valeur annuelle de la production industrielle de la tonnellerie à Marseille; cette valeur se décompose ainsi: fûts pour vins et spiritueux 1.900.000 fr. ; fûts pour huiles diverses 1.300.000 fr. ; fûts pour « le sec », c'est-à-dire pour emballages, etc., 450.000 fr. Cette production serait plus considérable encore si nos industriels n'avaient pas à lutter, pour l'achat des bois nécessaires à leur fabrication, avec les marchés rivaux de Cette et de Bordeaux qui, plus importants que le nôtre, règlent les cours. D'autre part, divers de nos fabricants d'huile se sont organisés pour livrer leurs produits dans des futailles en fer ; et, en outre, Marseille reçoit depuis quelques années des quantités d'huile de coton d'Amérique qui arrivent dans d'excellents barils faisant une terrible concurrence à ceux conditionnés par notre tonnellerie locale.

Digitized by Google

La caisserie est, elle aussi, l'accessoire d'un grand nombre d'industries et elle a suivi leur développement. Jusqu'en 1865 environ, la fabrication des caisses n'avait lieu « qu'à la bonne main » ; c'est-à-dire que les ouvriers dits caissiers-layetiers débitaient eux-mêmes à la scie et dressaient au rabot les planches qui devaient être transformées en caisses. Les bois nécessaires à cette industrie étaient livrés en planches à Marseille et provenaient des départements limitrophes des Bouches-du-Rhône, notamment du Var qui en fournissait la majeure partie.

Mais, depuis l'époque indiquée, des scieries mécaniques ont complètement transformé cette industrie ; les bois arrivent maintenant en billots que transforment en planches des scies à grumes, scies à rubans et circulaires. Ces planches sont ensuite coupées suivant la longueur et la largeur voulues, puis bouvetées, rainées, rabotées et marquées au feu ; le tout mécaniquement.

On estime à 15.000 le nombre de caisses fabriquées journellement à Marseille dans 65 ateliers environ ; ces caisses servent à emballer les savons, les huiles, les vermouths, les liqueurs, les pâtes alimentaires, les bougies, les sucres et un grand nombre d'autres denrées. Les caisseries-scieries mécaniques de la maison Prunier, qui occupent deux usines, emploient à elles seules 250 ouvriers et produisent journellement de 3 à 4.000, caisses d'une valeur moyenne d'un franc la caisse ; en même temps, elles fournissent 8.000 kilos de sciure, 2.000 kilos de copeaux et 5.000 kilos de déchets, vendus comme bois à brûler. Cette production nécessite l'em-

Digitized by Google

Tableau des importations et exportations par Marseille de divers articles concernant la Tonnellerie et la Caisserie

DÉSIGNATION DES ARTICLES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos
Importations											
Merrains de chêne	14.429.703	15.951.327	10.098.224	10.335.058	15.903.602	12.005.001	12.470 516	13.573.073	14.041.135	12 562 182	11.030 200
Merrains autres	2.749.558	845.086	777.309	642.140	1.324.010	210.524	316.142	472.755	1.102.020	1.540.405	1 500 000
Futailles vides montées ou non — cerclées bois	6.538	2 255	50.200	108.659	1.408	27.807	64.529	7 286	13.700	8.003	»
Futailles vides montées ou non — cerclées fer	206.522	905 162	1.238.163	500.147	561.840	521.833	537.838	818.720	2 014.038	2.783.550	2.502.481
Boîtes en bois blanc, etc	161	3.991	2.613	1.002	1.982	992	580	933	912	952	214
Exportations											
Merrains de chêne	418.482	419.628	1.010.721	950.535	1.107.147	2 147 907	2 400.082	1 753.803	2 017.857	1.031 510	1.130.504
Merrains autres	180.998	175.986	213.012	103.747	630.262	272 450	243.750	646.878	209 838	613.210	642.000
Futailles vides montées ou non — cerclées bois	133.240	272.015	403.664	370.560	147.235	402.984	440.900	533.411	440.607	524 250	371.428
Futailles vides montées ou non — cerclées fer	2.910.682	3.260.177	1.730.430	1.658.557	1.965.390	2.160.411	2 003.857	2.087.326	2.555 608	5 490.834	6.328.012
Boîtes en bois blanc, etc	1.939	12.801	96.258	128.475	75.370	78.522	156 695	90.180	20 257	16.027	8.986

Digitized by Google

ploi quotidien d'environ 50 mètres cubes de bois, pin ou sapin, et 200 kilos de pointes ou clous.

Les quelques chiffres précédents donneront un aperçu du commerce extérieur pratiqué sur notre place pour quelques articles que nous venons de signaler. Les merrains ou douelles qui nous parviennent sont importés généralement par la mer Adriatique, la mer Noire et l'Amérique ; les fûts fabriqués que nous exportons vont en grande partie en Algérie. On remarquera, dans le tableau que nous venons de donner, que ces exportations qui étaient très élevées en 1885 avaient fortement fléchi en 1895, mais qu'elles ont heureusement repris depuis 1897 un mouvement ascensionnel qu'il faut espérer durable.

Serrurerie, Ferronnerie, etc. -- Nous avons précédemment parlé soit de l'industrie de la métallurgie proprement dite plus spécialement adonnée à la production des métaux bruts, soit des grands établissements existant à Marseille pour les constructions mécaniques. Il nous reste à signaler toute une série d'industries occupées au travail des objets en fer. Nous les indiquerons forcément d'une manière sommaire, ne pouvant nous étendre longuement sur chacune d'elles.

On compte à cette heure, dans notre ville, environ 175 patrons serruriers ayant un atelier et occupant en moyenne chacun de cinq à six ouvriers ou apprentis. Mais tous ne font que des travaux communs et la serrure fine nous arrive toute faite de Paris ou des fabriques de l'Est, « Au moment présent, a-t-on écrit

Digitized by Google

assez récemment, il n'y aurait pas à Marseille plus de 20 ouvriers capables d'exécuter une pièce d'art ».

Cette situation est des plus fâcheuses et elle mérite de fixer l'attention de tous ceux que préoccupent l'avenir de notre cité. Toutefois, il y a lieu de remarquer que si cet état de choses est parfaitement exact en ce qui concerne la serrurerie proprement dite, par contre, dans les ateliers de ferronnerie, il n'en est pas de même et on a noté l'influence heureuse laissée par Espérandieu et ses élèves sur le développement de l'art décoratif dans quelques industries telles que celle du fer forgé ou même celle de la construction métallique.

Trois grands établissements et plusieurs autres d'une importance secondaire sont outillés pour la fabrication des ponts et charpentes en fer, fers à planchers, etc. Le plus important d'entre eux, celui de M. Gabelle, occupe de 125 à 150 ouvriers et livre chaque année environ 1.500 tonnes de fer ouvré destiné à des constructions et ayant une valeur de un million de francs.

Les ateliers Comte à Saint-Just sont outillés spécialement pour la construction de serres, la fabrication de grilles de tous genres, de rampes en fer forgé, etc. Le chef de ces ateliers, passionnément épris de la ferronnerie et soucieux de mettre le plus d'art possible dans une industrie où la science semble tenir un rôle exclusif, a réussi à faire aisément concurrence aux constructeurs parisiens les plus réputés ; il est parvenu à doter, dans le Midi et en Algérie, des villes modestes de halles et de marchés qui en sont l'ornement.

Nous pourrions énumérer ici les nombreux ateliers

Digitized by Google

marseillais de ferblanterie, lampisterie, poëlerie, fabrication de grillages, toiles métalliques, etc. Nous nous contenterons de signaler le grand atelier de construction de matériel pour entrepreneurs de travaux publics, fondé en 1872 par M. Mallet et qui, après des débuts modestes, a pris à cette heure une importance exceptionnelle.

Avant la création de cet établissement, les entrepreneurs de travaux publics devaient, pour se procurer le matériel nécessaire à leurs usages, s'adresser à des branches diverses de l'industrie : fonderies, forges, ateliers de charronnage, d'ajustage, de charpente, de quincaillerie même. A la vue de ces difficultés, M. Mallet se mit à l'œuvre et à force de persistance il put, après quelques années de laborieux efforts, centraliser dans ses ateliers la construction de tout ce matériel d'origines si diverses, et offrir aux entrepreneurs tout ce dont ils avaient besoin. Il rendit donc à ces entrepreneurs un signalé service.

On trouve aujourd'hui dans les ateliers dont nous nous occupons, les appareils de transport et de levage les plus simples comme les plus compliqués, les outils nécessaires au terrassier et à l'agriculteur : la pioche, le pic, la pelle, etc. M. Mallet fabrique les wagonnets en tôle et les wagons en bois, les charrettes, chariots, tombereaux, etc. Les brouettes sont surtout d'un usage courant : la production annuelle est de 10.000. A cette heure, M. Mallet utilise annuellement 750 tonnes de fer ou acier et 700 mètres cubes de bois de toute essence. Bien que ses ateliers soient fort connus en France, ils travaillent surtout pour les colonies et les pays du bassin méditerranéen.

Digitized by Google

Tabbleau des importations et exportations par Marseille de divers articles de Serrurerie, Ferronnerie, etc.

DÉSIGNATION DES ARTICLES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos
Importations											
Outils en fer ou acier	146.695	121.897	85.043	78.875	78.398	90.668	85.930	102.722	44.036	117.845	98.115
Machines outils.....	348.468	585.197	90.551	256.724	195.087	310.948	377.030	1.559.484	353.011	830.330	380.566
Grillages et toiles métalliques.	21.154	5.312	1.957	1 805	2.272	4.567	615	2.482	3.820	5.457	21.504
Ferronnerie.....	1.153.437	145.573	132.820	103.481	92.877	3.185.923	3.173.172	3.799.694	349.111	735 850	311.657
Serrurerie	215.720	184.089	70.163	71.176	65.599	47.176	15.859	82.668	193.761	18.403	66.383
Ancres, câbles et chaines	145.671	85.312	62.115	95.359	134.173	189.918	57.685	153.701	321.998	187 021	89.470
Exportations											
Outils en fer ou acier.....	796.381	1.135.139	891.273	1.089.788	1.182.104	1.455.254	1.478.138	1.438.468	1.219.780	1.517.130	1.640.230
Machines outils.....	1.318.263	1.691.710	116.637	148.774	179.408	192.825	167.316	474.252	386.310	235.934	297.245
Grillages et toiles métalliques	146.734	116.302	233.136	260.029	277.951	272 639	315.067	297.154	289.087	326.116	418.535
Ferronnerie.....	4.958.151	3.645.672	3.610.033	3.349 674	4.405.931	7.358.097	7.589.419	1.563.003	6 065 416	5.295.961	1.403.281
Serrurerie	741.373	577.592	622.861	651.163	676.559	648.669	722.830	673.753	774.915	665.546	846.454
Ancres, câbles et chaines.....	275.094	347.242	377.362	466.285	710.108	623 263	992.586	883.916	916.097	906.715	862.520

Digitized by Google

VI

Industries d'art

Carrosserie. — Un peu avant 1830, M. de Villeneuve, dans la *Statistique du département des Bouches-du-Rhône*, évaluait à 98 le nombre des industriels qui, dans notre ville, travaillaient à la confection des chariots et voitures ou qui étaient occupés au harnachement des chevaux. Ils employaient 300 ouvriers. Une quinzaine d'années plus tard, M. Julliany indiquait qu'il y avait à Marseille 40 charrons occupant 130 ouvriers et 20 selliers-carrossiers occupant 75 ouvriers. La valeur de leur production totale était d'environ 1.800.000 francs.

A cette époque, les statistiques nous indiquent que 70 voitures roulaient chaque jour sur les routes qui avoisinent notre cité. Pour se rendre compte de la transformation qui s'est produite, il n'y a qu'à savoir qu'à cette heure il passe quotidiennement devant la Bourse près de 8.000 véhicules de tous genres. Aussi est-il évident que la fabrication des voitures a pris à Marseille une importance proportionnelle à l'augmentation du mouvement du charroi.

Les carrossiers forment maintenant à eux seuls une corporation de 50 membres environ et parmi eux il y a cinq ou six industriels de tout premier ordre, travaillant pour les besoins locaux, mais aussi pour l'exportation.

Digitized by Google

Ils expédient de nombreuses voitures, non seulement en Algérie et en Tunisie, mais aussi en Turquie et en Egypte. Par contre, les statistiques douanières nous font connaître que certaines voitures sont importées à Marseille venant d'Angleterre, d'Italie et même du Japon.

Le plus grand nombre de voitures fabriquées dans notre ville appartiennent à la catégorie des « voitures de luxe » ; ce sont des coupés, des landaus, des mylords, des victorias, des phaëtons, des breacks, etc. La valeur de cette production est annuellement de 1.500.000 francs représentée par 12 au 1.300 voitures, coûtant en moyenne 1.200 francs.

En dehors des voitures de luxe, les carrossiers marseillais et les charrons fabriquent des véhicules utilisés par le commerce, l'agriculture et le roulage : camions, haquets, etc. Ils en produisent environ 400 par an, d'une valeur moyenne de 500 francs. Beaucoup de ces véhicules sont exportés en Algérie et en Tunisie : nous en recevons d'autre part quelques-uns venant de Suisse ou d'Amérique.

Les vélocipèdes, bicyclettes, etc., ne sont points construits à Marseille ; notre ville les reçoit complètement achevées soit de Paris, soit d'Angleterre et des Etats-Unis. Par contre, notre port en expédie un très grand nombre en Algérie, en Tunisie, et aussi dans la République Argentine.

S'il n'y a pas à Marseille, ainsi que nous venons de le dire, de fabriques spéciales de bicyclettes, par contre il existe de très nombreux ateliers de réparations fort bien outillés et pouvant suffire à toutes les exigences du

Digitized by Google

Tableau des Importations et Exportations des articles de Carrosserie à Marseille

DÉSIGNATION DES ARTICLES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos	Kilos
Importations											
Voitures automobiles..	»	»	»	»	461	227	1.446	2.875	2.447	22.018	23.006
Autres voitures.....	2.097	10.221	5.819	8.637	3.692	2.372	7.497	5.854	7.704	16.988	21.961
Vélocipèdes.....	»	»	3.156	5.079	11.369	10.947	14.818	9.928	5.900	6.942	8.902
Véhicules de roulage...	1.200	17.433	2.122	1.565	2.395	1.808	514	4.437	406	3.038	11.230
Exportations											
Voitures automobiles..	»	»	»	»	8.644	35.275	30.986	96.590	171.000	253.282	259.875
Autres voitures.....	164.218	180.824	104.782	89.733	120.625	151.771	173.132	175.049	102.597	193.933	229.793
Vélocipèdes.....	»	»	62.864	71.891	99.404	123.806	153.610	109.796	70.315	99.036	95.833
Véhicules de roulage...	84.926	222.847	171.704	190.093	170.578	126.158	134.721	281.069	309.550	244.205	270.132

Digitized by Google

public nombreux qui se livre à un sport dont la vogue n'avait pas eu de précédent.

Si cette vogue paraît en ce moment un peu fléchir, c'est que la bicyclette est avantageusement remplacée par la voiture automobile, actionnée par la vapeur, le pétrole ou l'électricité. Une usine pour la fabrication de ces voitures automobiles a été créée à Marseille assez récemment. Elle est située sur le boulevard de Mazargues, non loin du Rond-Point du Prado, et elle est dirigée par MM. Turcat et Méry.

Ces constructeurs, que l'on peut, avec juste raison, pensons-nous, classer parmi les industriels d'art, ont fabriqué déjà plusieurs machines fort appréciées pour leur force en chevaux, leur forme gracieuse, leur résistance et leur fini. Nul doute que la fabrication des voitures automobiles, certainement encore dans l'enfance de l'art, ne prenne à Marseille une réelle extension. Les relevés des douanes nous indiquent que, comme pour tous les autres véhicules, c'est l'Algérie et c'est aussi la Tunisie qui nous demandent le plus grand nombre de voitures automobiles. Cette exportation deviendra, nous l'espérons, des plus importantes le jour où le prix de ces voitures sera accessible aux bourses moyennes ; les automobiles doivent rendre, en effet, surtout dans les colonies, les plus utiles services.

Cartes à jouer. — Il n'existe aujourd'hui à Marseille qu'une seule manufacture de cartes à jouer ; elle est établie depuis peu, au quartier de la Capelette, mais son origine remonte jusqu'en 1760. Son importance lui donne une place spéciale en France : elle livre, en effet, quotidiennement de 10 à 15.000 jeux de cartes et occupe

Digitized by Google

plus de cent ouvriers ou ouvrières. En 1840, les trois manufactures de cartes à jouer qui existaient dans notre ville, n'employaient que vingt-quatre ouvriers et ne produisaient que 310.000 jeux de cartes par an.

La manufacture marseillaise fabrique non seulement des cartes françaises, mais aussi des cartes chinoises, japonaises, espagnoles, russes. Le jeu des cartes chinoises se compose de 112; celui des cartes espagnoles varie de 40 à 48. Les cartes chinoises, très étroites, longues de vingt centimètres, représentent des signes de la langue du Céleste Empire. Il y a quatre couleurs pour le jeu complet : le jaune, le vert, le rouge, le blanc; mais le dos de toutes les cartes est jaune,

En ce qui concerne les cartes françaises, diverses tentatives, d'ailleurs infructueuses, furent tentées pour modifier l'aspect moyen-âge des figures représentées; mais le gouvernement, par un décret spécial du 26 mars 1889, a indiqué, comme type définitif de nos cartes, le dessin connu de David d'Angers. D'ailleurs, on retrouve toujours et partout, dans la fabrication et la vente des cartes, l'intervention de l'Etat.

La carte est formée par trois feuilles de papier assemblées au moyen d'un collage spécial; des machines de la force de cent à cent cinquante mille kilos, leur donnent la cohésion voulue. La première feuille, connue sous le nom de par-devant ou moulage, est fournie aux fabricants de cartes par la Régie elle-même; cette feuille, faite d'un papier filigrané dont les figures sont dessinées d'avance, est destinée à recevoir le coloris voulu. La seconde, appelée l'intérieur ou étresse, assure l'opacité de la carte. La troisième enfin, appelée le par-derrière ou tarot, était blanche jadis; elle porte aujour-

Digitized by Google

d'hui un dessin quadrillé, bleu ou rouge, imprimé par un cylindre roulant sur un papier sans fin.

Les cartes sont coloriées grâce à une admirable machine à quatre plaques, où les feuilles s'imprègnent successivement d'une couleur distincte. Elles sont ensuite coupées suivant la grandeur voulue, puis des jeunes filles les distribuent dans des casiers qui doivent contenir chacun un jeu complet, soit 52 cartes. C'est un travail qui demande, de la part des ouvrières qui en sont chargées, beaucoup d'attention et beaucoup de dextérité. Quand les jeux sont complets, les cartes sont mises sous bande et timbrées pour être livrées aux joueurs, sous l'estampille et le contrôle de la Régie. D'ailleurs, un agent des contributions indirectes se trouve constamment dans la manufacture et assiste à tous les envois.

L'impôt mis sur les cartes à jouer date d'une époque fort ancienne et il est allé sans cesse croissant. Depuis le 1er janvier 1896, cet impôt a été sérié et élevé à un taux plus important que jamais. Les cartes dites de « café » paient : jeu de piquet, 75 centimes ; jeu de whist ou de 52 cartes, 1 fr. 25. Les cartes dites de « cercle » paient : jeu de piquet, 1 fr. 50; jeu de whist, 2 fr. 50. Mais il y a lieu de se demander si cet impôt trop lourd n'est pas allé à l'encontre du but poursuivi. Pendant l'année 1895, notre manufacture marseillaise avait produit : 3.645.393 jeux français et 82.932 jeux étrangers. Or, depuis 1896, c'est-à-dire depuis la mise en vigueur des nouvelles taxes, sa production a décru d'une façon notable.

La manufacture de cartes de Marseille fournit non seulement la France, mais encore elle travaille pour

Digitized by Google

Tableau de l'Importation et de l'Exportation par Marseille des Cartes à jouer

PAYS de Provenance ou de Destination	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.
Importations											
Tous pays....	610.202	19.214	2.670	450	4.855	460	150	1.060	1.890	8.870	8.960
Exportations											
Algérie	165.992	194.660	159.082	176.370	127.491	128.247	138.780	125.332	112.077	168.500	211.804
Egypte	57.446	49.050	88.943	69.718	92.793	87.942	57 229	37 837	30.396	42.494	76.146
Maroc	7.054	5.215	7.045	2.634	6.782	1.044	11.024	9.616	8.283	13.010	11.850
Tripoli	»	1.760	4.325	4.400	5 178	2.425	7.410	4.173	3.985	5.120	7.240
Tunisie.....	14.287	36.888	63.544	65.529	38.169	12.615	9.550	26.628	34.927	23.640	21.654
Turquie.....	68.581	48.094	87.229	85.584	96.417	86.522	59.308	64.251	72.597	222.537	57.510
Autres pays	13.473	30.259	40.228	42.831	42.350	63.581	2.025	71.019	90 784	112.254	156.666
TOTAUX.....	326.833	365.926	451.396	447.066	409.180	382.376	285.326	338.856	359.049	587.555	542.870

Digitized by Google

l'exportation et fournit les jeux de cartes françaises à la consommation mondiale, principalement à ceux de race latine. Le tableau précédent donne la valeur des cartes exportées par Marseille et aussi la valeur de celles qui arrivent dans notre port venant de l'étranger. Ces dernières sont toutes destinées à la réexportation, car l'introduction des jeux de cartes est prohibée en France.

Ébénisterie et menuiserie. — En 1884, le délégué des industriels de Marseille au Congrès des arts décoratifs faisait, au sujet de l'ameublement, les plus pénibles constatations. L'ébénisterie, disait-il en substance, est absolument déshéritée dans notre ville ; non seulement elle ne possède ni documents, ni musées, ni écoles, mais elle ne voit plus même se former d'apprentis, et le nombre des ouvriers d'art diminue chaque jour. A l'École des Beaux-Arts on apprend sans doute à dessiner ; seulement le côté pratique de l'institution est perdu de vue et, pour peu qu'un jeune homme ait quelque savoir, on le pousse vers le grand art au détriment de la profession à laquelle il se destinait.

Le peu d'efforts qui ont été faits et les modestes résultats obtenus sont dus à l'initiative de quelques industriels ; mais combien sont les hommes hardis qui osent se lancer dans une pareille voie ? Une poignée à peine. On le comprend, quand on sait que la valeur artistique de la production pour la consommation locale diminue de jour en jour ; la clientèle ne réclame plus que le meuble à bon marché et de faux luxe que lui offrent les magasins et les bazars. L'industrie de l'ameublement d'art n'est encouragée ni par les ama-

Digitized by Google

teurs riches, ni par la municipalité, ni par les institutions publiques qui, par leur caractère et par leur but, devraient, semble-t-il, s'en occuper.

Parlerons-nous des travaux faits en vue de l'exportation ? Tous ceux de nos industriels qui expédiaient autrefois des meubles en Egypte, en Grèce, à Constantinople et dans les pays Balkaniques, ont dû reculer devant la concurrence de l'Allemagne et de l'Autriche dont les fabricants et les négociants exportateurs sont énergiquement défendus par les représentants officiels de leur pays. En 1885, les exportations faites par Marseille en meubles, autres que les meubles en bois courbé, atteignaient encore une valeur de 3.031.737 fr.; en 1900, la valeur des exportations des mêmes articles ne s'est élevée qu'à 996.658 francs. L'Algérie et la Turquie restent nos seuls clients les plus importants.

Et, pendant que le meuble vraiment français subit une pareille dépréciation, le meuble en bois courbé, qui nous est fourni en grande partie par l'Angleterre et par l'Autriche, prend la place qu'on lui abandonne. En 1885, Marseille exportait 45.817 kilos de meubles en bois courbé ; en 1900, elle en a exporté, 685.078 kilos !

Telle est la situation ; elle est pénible à constater et elle accuse un état de choses contre lequel il importe de réagir le plus promptement possible, soit en perfectionnant l'outillage de cette grande industrie, soit en lui assurant d'habiles ouvriers, soit en maintenant ce bon goût dans le dessin et la forme des meubles qui les avaient fait jusqu'ici rechercher par la clientèle étrangère, soit enfin en obtenant, par des économies bien comprises, les réductions de prix qui permettront de lutter avec avantage contre nos concurrents.

Digitized by Google

Tableau des Importations et Exportations des Meubles et Bois d'Ébénisterie

DÉSIGNATION DES ARTICLES		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Importations												
Bois d'ébénisterie	Bois	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Acajou	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Autres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Sciés à deux décimètres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Meubles	en bois courbé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	de siège	»	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Autres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Exportations												
Bois d'ébénisterie	Bois	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Acajou	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Autres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Sciés à deux décimètres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Meubles	en bois courbé	15 817	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	de siège	»	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Autres	1.024.114	1.331 172	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Dans la menuiserie du bâtiment, qui compte à Marseille 500 ouvriers, répartis dans une dizaine de grands ateliers, la production artistique est moins encore développée que dans l'ébénisterie. Le chef d'un de ces grands ateliers déclarait nettement que, sur les soixante menuisiers qu'il occupe, il n'y en avait pas dix capables d'exécuter un travail d'art ; il estimait même qu'il n'y en avait pas vingt-cinq dans toute la corporation. Les dix ouvriers un peu supérieurs que ce chef d'atelier possédait, il avait dû, ajoutait-il, très péniblement, avec une patience soumise fréquemment à de rudes épreuves, les former comme il s'était formé lui-même à force d'énergie et d'ambition, Marseille ne possédant aucune institution donnant un enseignement professionnel et artistique.

Dans cette branche d'industrie, comme dans l'ébénisterie, il n'y a plus d'apprentis, tout d'abord, en raison de l'exigence des parents qui réclament un salaire immédiat pour leurs enfants, et aussi en raison de ce que les ouvriers ne veulent plus en former par crainte d'une concurrence future qui combattrait facilement leur ignorance et leur mauvaise volonté.

Imprimerie, Lithographie, Reliure. — On compte à Marseille vingt-trois maisons s'occupant d'impression et de lithographie ; trois de ces maisons sont particulièrement importantes. Au total, elles donnent du travail à plus d'un millier de personnes, dont le tiers environ s'applique à la lithographie.

Cette industrie est une de celles que l'on peut heureusement signaler comme étant largement en voie de progrès, aussi bien au point de vue industriel propre-

Digitized by Google

[illegible] Elle a eu toute-
fois à [illegible] celle
de la suppression des fabriques [illegible] de la
[illegible] en monopole
[illegible] Les [illegible] et [illegible].
[illegible] de
[illegible] est entre
[illegible]
[illegible] de la [illegible] fait une grande concur-
rence aux maisons marseillaises par des produits dont
le mérite, d'ailleurs, est [illegible]. En outre, le marché
de l'Amérique du Sud est complètement fermé, ainsi
que celui de la Suisse, depuis l'établissement des nou-
veaux tarifs douaniers.

Malgré tout, l'activité et l'énergie de quelques-uns des chefs de cette industrie l'ont soutenue et fait progresser. Les ateliers marseillais ont abordé avec succès tous les genres de production, tant en imprimerie qu'en lithographie : l'affiche illustrée en couleur, le calendrier à chromos, le tableau d'annonces, l'étiquette industrielle et commerciale, la vignette, les en-têtes de lettres et de factures, etc.

« L'un d'eux, écrivait M. Marius Vachon, dans un rapport déjà cité, a la clientèle des grandes Compagnies Françaises de Navigation, pour les affiches illustrées et les menus de restaurant. Rarement, j'ai trouvé tant d'énergie, d'ambition et d'audace dans la poursuite des progrès techniques et artistiques, du développement de la prospérité de l'industrie ; on se montre hardiment résolu à faire de Marseille un grand centre de production, qui émancipera, de l'étranger et de Paris, la ville et la région, non seulement

Digitized by Google

pour les travaux dits de commerce, mais pour les travaux d'art les plus difficiles et les plus délicats ».

L'imprimerie proprement dite a fait non moins de progrès que la lithographie. On s'en rend compte surtout quand on songe à la transformation subie en quelques années par l'impression du journal quotidien. Que nous sommes loin de la machine à bras et de toutes celles qui avaient pour base l'impression directe avec les caractères d'imprimerie; aujourd'hui -- et nous verrons encore d'autres innovations — nous usons de la machine rotative avec ses clichés en cylindre et ses bobines de papier sans fin, avec aussi ses plieuses et ses colleurs automatiques, machine imprimant et livrant le journal à 6 pages et lui permettant d'éparpiller en quelques heures ses 200.000 exemplaires dans toute une région.

Dans le journal quotidien tout est réglé avec une intelligente vitesse : réception des dépêches, composition, mise en page, clichage, impression, paquetage, expédition. On comprendra d'ailleurs la nécessité d'aller vite lorsqu'on saura, par exemple, qu'une nouvelle reçue par téléphone à 9 heures du soir est composée, mise dans le corps du journal, clichée, imprimée et expédiée par le train qui part à 11 heures 10, soit deux heures après.

A côté de ses ateliers d'imprimerie et de lithographie, Marseille possède une quinzaine de cartonneries et environ vingt-cinq ateliers de reliure. Les cartonneries font, entre autres travaux, les boîtes pliantes très utilisées aujourd'hui par les raffineurs de sucre et les fabricants de savon pour l'expédition de leurs produits; elles font

Digitized by Google

250 ouvriers et employés et fait un chiffre d'affaires qui dépasse annuellement 1.500.000 francs.

Depuis la fonderie, dans laquelle le bronze entre en lingots, jusqu'à la dorure qui est la dernière phase par laquelle passent les objets avant d'être livrés au public, tout se fait à Marseille même et dans les diverses parties de l'usine. Avec quel puissant intérêt on passe de l'atelier des modèles, où tout se dessine, se prépare et se moule sur plâtre, à la fonderie et de la fonderie à la ciselure et aux vastes salles dans lesquelles près de cinquante machines pressent, rabotent, estampent, refoulent, polissent; poursuivant leur marche, les objets sont soumis à des bains électriques qui leur donnent l'aspect voulu: nickelé, argenté, cuivré, bronzé, etc.; ils sont soumis ensuite au montage et, enfin, si cela est nécessaire, on les vernit et on les dore avant de les faire passer dans les salles d'expédition.

En concurrence avec les premiers ateliers de Paris, la maison Granoux a exécuté des travaux d'art importants : des autels, des ciboriums, des tables de communion, des portes de bronze, des grilles, des lustres, des lampadaires, etc., pour des églises, des théâtres, des casinos et cela aussi bien à Marseille qu'à Nice, Montpellier, Monaco, Dunkerque, Dijon. Toutefois, les neuf dixièmes de sa production vont à l'exportation : elle envoie des bronzes religieux et d'ameublement en Espagne, en Italie, en Algérie, en Egypte, dans l'Amérique du Sud.

Mais la partie essentielle du travail de la maison est celle qui concerne l'éclairage. On sait qu'il est peu d'industries ayant fait depuis quelques années des progrès aussi marquants que celle de l'éclairage. Ces progrès,

Digitized by Google

Importations et Exportations par Marseille d'articles de Lampisterie et Bronze d'Art

DÉSIGNATION DES ARTICLES	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.
IMPORTATIONS									
Lampes électriques à incandescence	172	632	823	1.617	1.143	686	1.323	1.607	433
Induits de dynamos et lampes à arc	2.962	4.672	54.242	71.646	131.744	85.887	24.791	17.660	23 348
Bronze d'art et d'ameublement	7.857	6.725	14.222	9.198	11.290	10.352	8.717	9.C95	25.094
Articles de lampisterie, etc	16.228	17.302	20.402	16.905	27.039	22.542	24 284	23.664	45.449
EXPORTATIONS									
Lampes électriques à incandescence	669	1.898	2.185	2.775	6.151	13.288	14.514	14.835	14.184
Induits de dynamos et lampes à arc	9.957	11.074	34.664	79.839	92.430	170.249	125.483	108.104	71.035
Bronze d'art et d'ameublement	16.925	25.486	29.569	92.885	69.689	81.413	77.187	85.118	76.264
Articles de lampisterie, etc	146.887	159.571	170.884	146.242	167.265	154.502	175.780	251.166	258.441

Digitized by Google

En ce qui concerne le bâtiment, on peut dire que l'on emploie aujourd'hui le marbre, non seulement dans la décoration des habitations luxueuses, mais même dans la décoration des maisons ordinaires. Pour l'ameublement le marbre est plus que jamais à la mode : les cabinets de toilette en contiennent tous ; en outre, beaucoup de meubles, tables, commodes, etc., ont du marbre comme tablette supérieure. La pendule se fait peu en marbre maintenant ; par contre, on trouve partout en cette matière des vases, des bustes, des statuettes. Les monuments en marbre, en totalité ou en partie, sont nombreux : monuments religieux, autels, chaires, etc., monuments funéraires, tombeaux, sarcophages, etc. Le cimetière de Marseille contient des œuvres en marbre absolument remarquables et qui en font un Campo Santo digne d'être comparé à ceux d'Italie.

Les ateliers de marbrerie de notre ville travaillent non seulement pour satisfaire les besoins locaux ou ceux de la région, mais encore et surtout pour l'exportation. L'Algérie est notre plus gros client depuis un certain nombre d'années ; nous lui envoyons principalement des marbres de couleur et sciés. Les marbres blancs sculptés sont expédiés en Egypte, en Turquie, en Espagne ; les marbres de couleur préparés pour cheminées vont en Australie, de même que les carreaux servant au dallage des cours et monuments.

En un mot, les marbreries marseillaises, bien qu'ayant à lutter avec celles d'Italie et de Belgique, maintiennent hardiment leur réputation et peuvent être classées parmi les industries d'art dont notre ville a le droit de s'enorgueillir.

Digitized by Google

Importations et Exportations par Marseille des Marbres sculptés ou non

DÉSIGNATION DES ARTICLES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.
Importations											
Marbres blancs :											
Équarris et sciés.....	540.185	1.417.417	3.233.328	4.000	31.000	»	820	»	»	4.600	»
Sculptés	3.851	»	58	»	404	2.510	317	5 658	72.267	755	3.820
Marbres de couleurs :											
Équarris..	3.807.853	2.982.461	7.530.610	9.102.122	8.951.603	8.683.734	8.773.832	8.301.715	7.103.536	7.312.117	7.890.975
Sciés.....	993.732	518.812	479.863	294.695	160.217	73 749	224.252	129.801	163.743	81.700	48.250
Pour cheminées	282.432	378.976	58.383	69.274	69.656	24.769	104.280	85.037	8.724	17.302	13.020
Coupes, pendules, etc.	»	»	8.866	6.994	257	14	166	179	21	1 733	2.404
Carreaux, etc.....	»	»	244.919	182.074	125.480	212.824	326 264	892.389	134.191	154.471	100.228
Exportations											
Marbres blancs :											
Équarris et sciés.....	12.205	19.530	334.435	88.418	930	162	»	»	44	15.877	168.543
Sculptés	29.084	38.939	63.767	31.296	12.650	11.972	779	7.154	14.824	10.324	6.652
Marbres de couleurs :											
Équarris.....	359.733	694.479	1.810.123	1.238.294	617.675	615.468	558.024	1.033 023	940.824	750.018	850.860
Sciés.....	326.098	447.762	944.413	1.275.959	1.494.061	1.347.411	1.529.864	1.055.743	1.553.460	1.370.013	1.454.481
Pour cheminées	351.364	609 953	64.166	116.467	168.115	114.894	154.402	137.265	54.508	68.488	123.747
Coupes, pendules, etc.	»	»	8.238	8.320	1.069	1.235	8.926	4.573	24.466	4.558	2.521
Carreaux, etc...	»	»	435.158	318.675	336.232	347.208	431 551	1.003.727	295.075	299.468	157.247

Digitized by Google

Orfèvrerie et bijouterie de pacotille. — Il y a une trentaine d'années, l'industrie de la bijouterie et de l'orfèvrerie occupait à Marseille 500 artistes, répartis dans une centaine d'ateliers. Sa production très soignée, présentait une physionomie bien spéciale et avait conquis les principaux marchés tant étrangers que français. L'orfèvrerie marseillaise faisait une exportation importante en Espagne, en Orient et dans l'Amérique du Sud; d'autre part, sa clientèle s'étendait dans tout le Midi, de Nice au Languedoc, elle pénétrait dans le Lyonnais et atteignait même Paris, où elle faisait aisément concurrence aux fabriques locales.

Cette situation ne s'est malheureusement pas maintenue: aujourd'hui les ateliers, au nombre de 60 environ, fonctionnent pour la plupart avec des chômages fréquents et occupent à peine 150 ouvriers. L'exportation est tombée presque à rien et, de plus, dans les magasins et boutiques de Marseille, on ne trouve généralement, à cette heure, que des bijoux ou des articles d'orfèvrerie qui arrivent directement de l'Allemagne ou de la Suisse.

D'après les déclarations de la Chambre syndicale de la bijouterie, les causes de cette décadence rapide sont nombreuses et d'ordres divers. Nous en retiendrons seulement quelques-unes: par exemple, que les bons ouvriers sont devenus très rares et que l'on ne fait plus d'apprentis; d'autre part que l'égoïsme, la jalousie, l'exclusive préoccupation de se faire concurrence les uns aux autres, par tous les moyens possibles, constituent les mœurs de la majorité de la corporation, comprenant les fabricants et les magasiniers.

Fort péniblement quelques hommes dévoués luttent contre cet état de choses et ont réussi à maintenir à leur

Digitized by Google

maison son ancienne renommée, telle la maison Rey qui date de 1785 et qui se continue de père en fils, dans le local même où elle fut fondée. Le nom de cette maison a été attaché à des œuvres importantes, et à l'Exposition de 1900, ses directeurs ont présenté des objets d'un intérêt d'autant plus grand que, tout en restant dans les attributions de la lapidairerie et de la bijouterie, ils constituaient une nouveauté; la matière employée, le jade, pierre de prédilection dans l'Extrême-Orient, étant peu connue en Europe. Ces objets ont été fort remarqués non seulement à cause des pierres utilisées, mais aussi pour le goût, l'invention et la grâce du dessin.

En ce qui concerne l'horlogerie proprement dite, nous ne pouvons que répéter, avec plus de raison peut-être, ce que nous venons de dire au sujet de l'orfèvrerie. Nous possédons sans doute quelques ouvriers habiles sortant principalement de l'école d'horlogerie de Besançon, mais ils s'occupent uniquement de réparations et non de fabrication. Encore, y a-t-il seulement trois maisons dans notre ville ayant la possibilité de régler les chronomètres de la marine.

Par contre, puisque nous venons de parler de marine, disons qu'il y a, à Marseille, deux maisons principalement outillées pour la fourniture de tous les instruments et appareils de précision qui constituent la timonnerie du navire. La maison Th. Michel, qui fournit depuis trente années les ateliers des Forges et Chantiers de la Méditerranée, s'applique surtout à la fabrication des boussoles marines, utilisées pour le relèvement des astres en cours de voyage. Ces appareils, des plus compliqués, demandent une attention et un soin tout particuliers. M. Th. Michel, récemment décédé, apporta suc-

Digitized by Google

Digitized by Google

cessivement à ces appareils de sérieuses modifications; peu de temps avant sa mort, il compléta ces modifications en créant un petit instrument qui surmonte la boussole et permet de faire le relèvement voulu sans que l'appareil, soit, comme auparavant, exposé aux intempéries.

Pour la fabrication de ces objets de précision utilisés par la marine, la maison Th. Michel est, sans conteste, la plus importante de tout le bassin de la Méditerranée; elle n'a de concurrents sérieux qu'en Angleterre.

Pianos, orgues, etc. — M. Boisselot, alors modeste luthier, mais esprit industrieux, intelligent, persévérant, voulut, en 1830, introduire à Marseille la fabrication des pianos, de manière à lutter avec les grands centres: Paris, Londres, Vienne, qui en avaient jusqu'alors le monopole. Il s'adonna d'abord à la fabrication des pianos carrés et c'est un instrument de ce modèle qui sortit pour la première fois de ses ateliers, le 4 février 1831.

Quelques années après, M. Boisselot envoie son fils étudier son art dans les grands établissements de l'Angleterre et l'industrie fondée par lui dans notre ville prend bientôt un rapide essor. Depuis lors, la maison Boisselot a passé entre les mains d'une Société anonyme, mais son importance n'a cessé de grandir et la place qu'elle s'est faite peut être regardée comme un triomphe éclatant de décentralisation industrielle et artistique.

Le piano, instrument de percussion, se compose essentiellement de cordes métalliques tendues sur une table sonore et frappées par des marteaux, de manière à obtenir d'elles, suivant leur longueur, leur grosseur

Digitized by Google

et leur tension, la progression chromatique des sons. Le piano, en conséquence, est fait de trois parties bien distinctes : la *caisse* destinée à recevoir l'appareil sonore, la *table d'harmonie* sur laquelle les cordes sont tendues et la *mécanique* au moyen de laquelle l'artiste attaquera les cordes pour leur faire rendre le son qui leur est propre.

Que le piano soit droit ou à queue, c'est-à-dire rappelant l'aspect d'une harpe couchée, rien de plus simple en théorie que sa construction, rien de plus compliqué, de plus délicat dans la pratique. Or, les pianos de la maison Boisselot ont aujourd'hui et même depuis longtemps une universelle renommée ; aussi se sont-ils répandus, non seulement en France, mais sur tout le littoral de la Méditerranée, en Italie, en Turquie, en Algérie, en Egypte ; ils sont surtout recherchés dans nos colonies à cause de l'excellence de leur fabrication appropriée aux exigences d'un climat exceptionnel.

En totalité, les anciens établissements Boisselot, nom sous lequel cette maison est aujourd'hui connue, fabriquent de 6 à 700 pianos par an ; ils occupent une centaine d'ouvriers. Il est certain que ces établissements sont outillés pour produire beaucoup plus qu'ils ne le font ; malheureusement, on le verra par les chiffres que nous allons publier, l'exportation des pianos a fortement diminué au cours de ces dernières années.

Marseille possède, en outre, une importante manufacture d'orgues qui a fourni depuis plusieurs années des instruments fort remarqués dans des églises, des théâtres et des salons. La valeur industrielle des produits fabriqués par cette manufacture est évaluée de 25 à 30.000 francs par an.

Digitized by Google

[illegible]

Nous disons [illegible]
que [illegible]
encore [illegible]
d'un orgue [illegible]
semblable [illegible]

L'orgue [illegible]
soufflet [illegible]
On [illegible]
de plus [illegible]
donne [illegible]
l'opération [illegible]
des conduits [illegible]
à souder [illegible]
première partie [illegible]
néanmoins, son importance [illegible]
orgue se compose [illegible]
chaque jeu exige [illegible]

Dans un atelier différent on s'occupe de la menuiserie de l'orgue, non seulement du buffet mais aussi des tuyaux en bois, qui donnent les notes les plus graves et des sommiers chargés de distribuer de l'air comprimé dans le soufflet. Ce dernier instrument, préparé encore dans un atelier spécial, demande particulièrement des soins minutieux : c'est le poumon de l'orgue.

Enfin, à l'heure où ces parties diverses sont achevées, on les transporte dans la salle de montage où l'orgue est installé et soumis aux différentes épreuves qu'il doit subir avant de pouvoir être livré et mis en place.

Quant aux autres instruments de musique, aussi bien les instruments à cordes que les instruments à vent, ils sont spécialement fabriqués à Marseille par la

Digitized by Google

Digitized by Google

maison Guérin, dont la réputation méritée est partout répandue. Cette maison est fournisseur des armées et, en outre, elle fabrique beaucoup pour l'exportation. De ses ateliers sortent aussi des pianos à manivelle.

Sculpture, moulage et vitraux d'art. — Dans cette étude consacrée aux industries d'art, nous ne voulons certes pas englober la production due au ciseau de l'artiste qui, au fond de son atelier, par son génie et son talent, transforme le marbre, le bois ou la pierre en une œuvre immortelle. Il nous a paru toutefois que nous avions le devoir de donner place ici à ces productions de la sculpture qui, tout en touchant à l'art véritable, n'en demeurent pas moins des sortes de productions industrielles.

Nous classerons, par exemple, dans cette catégorie, les travaux faits pour l'ornementation de certaines façades de monuments, d'églises et de maisons d'habitations. Une dizaine d'artistes en cette branche industrielle exercent leur profession à Marseille et produisent parfois des œuvres dignes de l'attention générale. Ils sont pour les architectes les plus utiles auxiliaires et donnent aux travaux de ces derniers un indélébile cachet artistique. Combien il faut regretter, à cette occasion, que nos architectes méridionaux soient obligés d'aller recevoir à Paris l'estampille officielle.

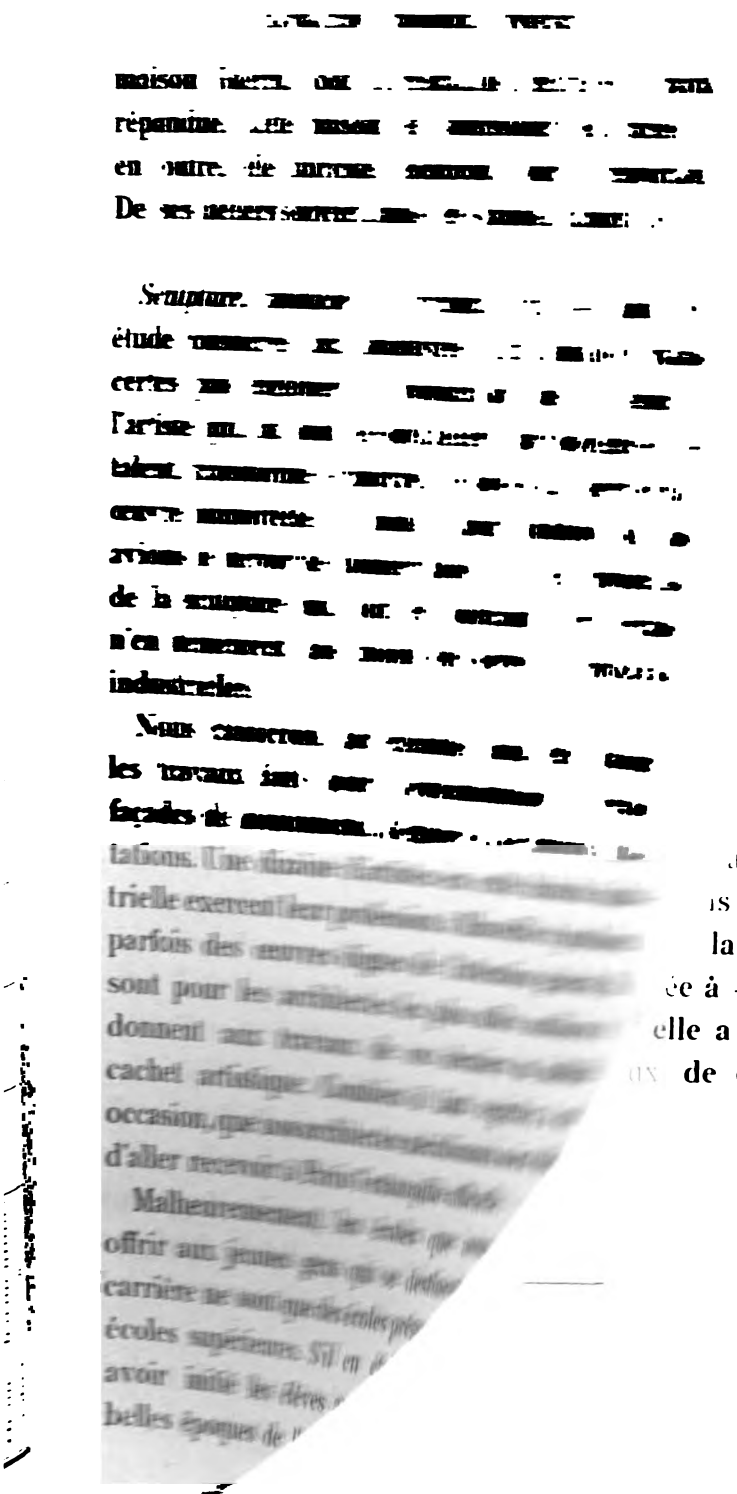
Malheureusement, les écoles que nous pouvons offrir aux jeunes gens qui se destinent à cette utile carrière ne sont que des écoles préparatoires et non des écoles supérieures. S'il en était différemment, après avoir initié les élèves aux études comparatives des belles époques de l'art, on chercherait à développer

Digitized by Google

Tableau des importations et exportations par Marseille des Pianos, Orgues, etc

DÉSIGNATION DES ARTICLES	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre
Importations										
...s droits	62	73	63	40	55	20	35	27	35	30	12
...quets	»	10	8	1	»	25	2	0	2	5	1
...ptions	»	»	15	12	0	10	110	12	12	15	20
...	»	»	100	30	50	10	77	103	31	28	70
Exportations											
		1 280	810	840	720	1.001	817	650	700	770	708
			18	8	12	38	17	37	13	10	21
			182	302	108	150	250	155	201	211	111
				188	725	800	1.038	111	871	818	1 000

Digitized by Google



Digitized by Google

en eux le génie propre à nos contrées, en s'appuyant sur les usages, les coutumes, les nécessités du climat, les ressources en matériaux. Après avoir ensuite parcouru la France, la Grèce et l'Italie, ces jeunes hommes reviendraient sur le sol natal prendre une place légitimement conquise et c'est vers eux que se porterait naturellement le choix des administrations locales et des particuliers pour la construction et la restauration des monuments publics et des habitations privées.

En dehors du groupe d'artistes marseillais que nous avons signalés comme les utiles auxiliaires de nos architectes, il y a lieu de noter le groupe de ceux qui travaillent pour le cimetière et qui sculptent les tombeaux ; ils sont une vingtaine et ont produit, ainsi que nous avons eu l'occasion de le dire en parlant de la marbrerie, des œuvres dignes des Campo Santo italiens.

Une spécialité tout à fait particulière à Marseille est celle qui a trait à la reproduction artistique des œuvres antiques. Cette spécialité, due à l'intelligence de Carli, a permis de reproduire en imitation des bronzes, des bois sculptés, des terres cuites du genre de celles de Lucca della Robbia, etc. Ces imitations sont à cette heure fort recherchées, non pas seulement en France, mais aussi à l'étranger, particulièrement en Algérie, en Espagne, en Italie et même en Russie. De l'atelier de Carli sortent aussi des faïences artistiques sur le modèle de celles de Vallauris, et tout aussi appréciées. Rappelons d'ailleurs qu'autrefois Marseille possédait des fabriques de faïences et de porcelaines dont la renommée est demeurée universelle.

Au-dessous des artistes dont nous venons de parler, il y a lieu de placer les mouleurs statuaires qui pro-

Digitized by Google

duisent spécialement des sujets religieux en plâtre plus ou moins bien finis et coloriés. Deux grands ateliers adonnés à ce travail existent à Marseille ; il y en a plusieurs autres, mais ils sont secondaires. Toutefois, nous devons mentionner à part ceux de ces ateliers adonnés à la fabrication des santons, petits personnages en terre cuite coloriée qui animent les *crèches* provençale et dont des milliers de familles ornent leur demeure à l'époque de la Noël. Les santonniers, nom donné aux fabricants de santons, sont nombreux à Marseille et plusieurs d'entre eux sont des artistes de talent dont les œuvres, faites non plus par moulage, mais à la main, ont une réelle valeur.

Notre ville possède aussi trois ateliers dans lesquels sont préparés les vitraux d'art qui ornent les ouvertures des églises, des monuments et de certaines maisons particulières. Une quinzaine d'ouvriers artistes sont occupés à ce travail et c'est à eux que nous devons les œuvres les plus récentes dont s'honore Marseille. Sans lutter avec les productions des maisons extérieures, principalement de celles de Paris, la production marseillaise, dont la valeur est évaluée à 40.000 francs par an, n'est pas sans originalité et elle a reçu depuis peu d'heureux éléments nouveaux de direction et d'exécution.

Digitized by Google

Digitized by Google

QUATRIÈME PARTIE

LES PORTS CONCURRENTS

Digitized by Google

Digitized by Google

QUATRIÈME PARTIE

LES PORTS CONCURRENTS

I

Bordeaux

La ville et sa population. — La grande voie qui va d'Espagne vers les contrées du Nord, par les Landes et les vallées de la Charente et de la Loire, est coupée à un moment par la Garonne ; or ce fleuve était longé, dans les temps antiques, par la route faisant communiquer l'Océan à la Méditerranée. Il était donc naturel qu'un grand marché commercial s'éleva à ce point de jonction, placé à près de 100 kilomètres de la mer, mais néanmoins accessible à tous les navires, grâce au fleuve qui, à cet endroit, se replie et se recourbe en dessinant une vaste rade. Et ce grand marché commercial, établi depuis les époques reculées, c'est Bordeaux.

Sous la domination romaine, cette ville grandit et prospéra : Ausone, un de ses illustres enfants, a chanté

Digitized by Google

sa gloire, ses richesses et célébré son vin. Mais en 412 les hordes vandales entrerent à Bordeaux et, pendant plusieurs siècles, cette cité n'eut plus qu'une vie précaire, perpétuellement troublée par les invasions et les guerres.

Cette situation se modifia le jour où Eleonore de Guyenne, épousant, en 1152, Henri Plantagenets, fit passer Bordeaux et le reste de ses états sous la domination de l'Angleterre. Cette puissance fit de Bordeaux le centre de son commerce avec le continent et, au cours des trois siècles de la domination anglaise, ce port ne cessa de s'accroître. Le vin formait alors comme aujourd'hui la plus importante branche de son commerce et le mouvement des exportations de ce produit s'étendait en effet depuis l'Espagne et le Portugal jusqu'en Bretagne, en Normandie, en Angleterre et en Flandre. En 1350, 741 navires sortirent du port chargés de 13.429 tonneaux de vin.

Reconquise par la France en 1453, la ville de Bordeaux vit de nouveau son commerce progresser; en outre, dans l'enceinte de ses murailles, plusieurs industries se créèrent. « C'est une chose fort agréable à voir, écrivait en 1579 un voyageur célèbre, que le port de Bordeaux pendant la foire. La ville paraît dans l'enfoncement et le port, qui est en croissant et qui s'appelle à cause de cela le port de la Lune, est orné de 7 à 800 vaisseaux tant français qu'étrangers qui viennent charger les vins. »

Mais ce fut surtout au XVIII^e siècle, grâce aux faveurs acquises par les produits coloniaux, que Bordeaux atteignit une prospérité jusqu'alors inconnue. Le tabac, le sucre, le cacao, le café, l'indigo, le coton lui arrivaient

Digitized by Google

en abondance et donnaient naissance à de nombreuses manufactures et raffineries. En même temps, sous l'administration d'hommes habiles et intelligents, Bordeaux se transformait et s'ornait de superbes monuments. Arthur Young ne connaissait point de ville qu'il pût lui comparer.

Cet essor, forcément arrêté sous la Révolution et pendant l'Empire, reprit en 1815 et eut bientôt un développement sans précédent, développement que devaient augmenter encore la transformation de la marine et la création des chemins de fer.

Le mouvement général de la navigation du port de Bordeaux subit les progressions suivantes :

1825	7.702 navires	462.184	tonneaux de jauge
1850	14.660 »	761.314	»
1875	22.473 »	2.140.693	»
1880	22.429 »	3.072.015	»

Dans cette dernière année, il entra à Bordeaux 11.924 navires et il en sortit 10.505; ces navires, en ce qui concerne seulement le commerce général, étaient chargés, à l'entrée, de 13.444.135 quintaux métriques de marchandises d'une valeur de 381.901 195 francs et, à la sortie, de 4.843.942 quintaux métriques d'une valeur de 348.698.165 francs.

Nous aurons à suivre dans les années suivantes, et particulièrement dans la période comprise entre 1885 et 1900, les progrès accomplis de nouveau par la navigation et le commerce de Bordeaux. Auparavant, nous tenons à dire que la population de cette importante cité a progressé au fur et à mesure que cette ville se

Digitized by Google

développait, que le commerce grandissait, que l'industrie s'implantait partout.

M. Camille Jullian a estimé que cette population, qui avait dû compter 110.000 âmes en 1790, n'était plus sous l'Empire que de 80.000. Mais elle augmenta bientôt après : elle était de 98.705 habitants en 1836; de 130.927 en 1851; de 162.730 en 1861; de 194.055 en 1872; de 238.099 en 1886; de 252.415 en 1891; de 256.906 en 1896; enfin, le recensement de 1901 a permis de dénombrer 256.638 habitants, soit une légère diminution sur 1896. Bordeaux qui comptait en 1861, 22.069 maisons, en 1872, 24.489, en 1886, 31.389, en compte aujourd'hui 35.619.

Transformations récentes. — Si la population bordelaise s'est considérablement augmentée, c'est que la ville a fait le vide dans de nombreux centres ruraux dont les habitants sont venus renforcer au quintuple le contingent plébéien de la cité. En effet, la fondation de plusieurs grandes industries, la transformation de celles des transports ont fourni de plus en plus au peuple l'emploi de son activité. On a vu se former de puissantes agglomérations de travailleurs, telles que la Manufacture des Tabacs qui occupe 1000 ouvrières, la Compagnie des Tramways qui a 4.500 agents attachés à ses divers services, etc.

Pour faire vivre ces nouveaux venus, il a fallu construire des maisons, puis multiplier le petit commerce d'alimentation : boulangeries, boucheries, épiceries, débits de boissons. La ville ainsi s'est transformée, améliorée, agrandie : des rues nouvelles ont été percées, des quartiers entiers démolis puis reconstruits. L'œuvre

Digitized by Google

la plus considérable faite à Bordeaux au siècle dernier fut sans doute la construction du vaste et magnifique pont de pierre qui, long de 486 mètres et ayant 17 arches, met la ville proprement dite en communication avec les quartiers de la Bastide, quartiers qui forment sur la rive droite du fleuve une sorte de faubourg où aboutit le chemin de fer d'Orléans.

L'amélioration des quais de la Garonne a retenu ensuite l'attention toujours vigilante des Pouvoirs publics et les travaux nécessaires, commencés en 1810, poursuivis à la suite de la loi du 5 août 1844 et des décrets des 25 août 1861 et 6 janvier 1874, ne se sont point ralentis jusqu'à nos jours. Ils ont été complétés, de 1868 à 1878, par la construction de nombreux égoûts qui ont assaini la ville et assuré une diminution de la mortalité. D'autre part, un vaste système de canalisation donne 220 litres d'eau par habitant et par jour.

Afin d'achever l'œuvre entreprise à Bordeaux, la loi du 21 février 1880 déclara d'utilité publique un ensemble de travaux d'appropriation des deux rives du port, à l'exécution desquels fut affectée une dotation de 8 millions. En outre, la loi du 2 avril 1887 déclara encore d'utilité publique une nouvelle série de travaux intéressant l'ensemble du port et évalués à 10 millions. Alors tous les anciens quais furent transformés, la halle métallique des docks s'ouvrit aux marchandises, un entrepôt fut construit sur le cours du Médoc, des magasins à laines dans la rue Lucien-Faure. Et tout l'argent nécessaire était fourni par la Chambre de Commerce, qui trouvait facilement à l'emprunter au public et qui en faisait les avances à l'État.

La Chambre de Commerce de Bordeaux, tout les

Digitized by Google

illustrées par de si brillantes pages, n'aura néanmoins jamais plus produit, jamais plus dépensé, jamais plus fait pour la transformation matérielle de Bordeaux que dans le dernier quart du siècle passé. En même temps, elle se préoccupait de l'éducation commerciale des jeunes gens, fondait une école supérieure de commerce et d'industrie et recommandait, par l'exemple, la création de bourses de voyage. « Aujourd'hui, une politique laborieusement poursuivie a considérablement agrandi notre domaine colonial, disait un récent rapport émanant de la Chambre de Commerce de Bordeaux, pouvons-nous accueillir sans de profonds regrets les avis qui nous informent que de puissants rivaux profitent presque exclusivement des résultats obtenus à l'aide de grands sacrifices ? Est-ce que l'initiative et l'énergie feraient défaut à nos jeunes générations ? ... Il est bon de suivre patiemment le sentier que nos devanciers ont suivi avec honneur et profit, mais son accès n'est plus aussi facile. Son parcours est hérissé de mille difficultés que crée la concurrence. Un vaste champ d'action est, par contre, ouvert à l'énergie de notre jeunesse : il est urgent. Il sera certainement profitable de le fertiliser ».

Poursuivant ce but d'enseignement pratique, la Chambre de Commerce de Bordeaux a créé récemment une École maritime où les jeunes gens font leur apprentissage comme pilotes au long-cours, élèves mécaniciens, mousses au pilotage ; d'autre part, elle contribue par de larges subventions aux cours professés par des hommes de haute valeur sur la géographie coloniale, le droit commercial, la conduite des machines, etc.

D'ailleurs, il faut reconnaître que toutes les branches d'enseignement, primaire, secondaire et supérieur, font à Bordeaux de sensibles progrès. Tous les autres services publics suivent une marche parallèle; les pauvres et les malades reçoivent annuellement des particuliers, en legs ou en aumônes, une somme d'à peu près un million et, en outre, royalement dotés, les établissements d'assistance publique grandissent sans arrêt. Le budget de la ville a atteint en 1900 : Fr. 15.382.168,03 aux recettes et Fr. 14.609.953,96 aux dépenses, d'après le compte administrafif.

Travaux maritimes, Quais et Entrepôts. — Le port de Bordeaux comprend une section de la Garonne d'une longueur d'environ 9 kilomètres, dont 2 kil. 600 sont situés en amont du pont de pierre qui donne passage à la route nationale de Paris en Espagne; cette partie est dénommée *port de batelage*, parce qu'elle n'est accessible qu'aux bateaux de rivière. La partie aval, qui constitue le port maritime proprement dit, a une longueur d'environ 6.400 mètres et une largeur moyenne de 423 mètres à l'étiage.

Mais ce port est situé à près de 100 kilomètres de l'Océan et, pour l'atteindre, les navires doivent remonter d'abord la Gironde, puis la portion de la Garonne, désignée sous le nom de Garonne maritime. Or, dès le xvi[e] siècle, les passes du fleuve ont présenté aux navires de sérieuses difficultés et cette question a depuis lors perpétuellement préoccupé les esprits compétents. En 1849, le rapport d'une commission nautique concluait que le commerce de Bordeaux était gravement menacé par l'état des passes ; d'autre part, en 1874, la Chambre

Digitized by Google

Digitized by Google

consistait dans l'établissement puis le perfectionnement de l'outillage des quais et bassins, outillage qui, lui aussi, a pour résultat une économie de temps et d'argent.

Il existe sur les quais verticaux de la Garonne : 16 grues à vapeur roulantes servant au chargement et au déchargement des navires : deux d'entre elles peuvent lever 3.000 kilos, les autres 1.500; 12 grues hydrauliques roulantes dont 9 de 1.500 kilos, 2 de 3.000 kilos et une de 10.000 kilos ; plus une bigue hydraulique de 80 tonnes, munie d'un cylindre auxiliaire de 15 tonnes pour les manœuvres de force ; en outre, une grue de 1.500 kilos fixe et une à bras.

Les quais du bassin à flot sont d'autre part pouvus de 11 grues à vapeur roulantes de la force de 1.500 kilos et d'une portée de 10 mètres.

Cet outillage, dont une grande partie a été livrée à l'exploitation en 1896, peut se prêter aux développements que l'expérience imposera. Il constitue dès maintenant un ensemble à la hauteur des progrès réalisés dans les ports les mieux dotés. Le commerce et la navigation, en se reportant à quelques années en arrière, ne peuvent méconnaître les progrès réalisés ; ils témoignent de l'action active et persistante de la Chambre de Commerce de Bordeaux.

En dehors de divers engins de carénage mis à la disposition des navires pour leurs réparations, le bassin à flot contient, sur son côté nord, une forme sèche de de radoub qui a été construite par l'Etat. La longueur de cette forme, entre la fosse à gouvernail et le pied de l'allongement réalisé en 1895, est de 147^{m} 90, dont 136^{m} 75 sur tins. Sa largeur est de 22 mètres à l'en-

Digitized by Google

Digitized by Google

vont nécessiter une extension de l'usine hydro-électrique chargée de fournir aux appareils les forces voulues.

Le port de Bordeaux est muni d'un matériel de corps-morts pour assurer la bonne tenue des navires mouillés en pleine rivière, et de ceux qui sont placés le long des quais du port maritime. Mais il est certain que les dimensions croissantes de ces navires et l'obligation d'accélérer leurs opérations ont, dès maintenant, permis de constater l'insuffisance des postes actuels et l'indispensable nécessité d'en augmenter le nombre. En effet, les études des ingénieurs, l'expérience des officiers du port, les affirmations des hommes les plus pratiques concordent pour déclarer que des navires de 80 à 100 mètres ne peuvent être aujourd'hui amarrés avec sécurité, en pleine rivière, avec la liberté d'évitage et l'immobilité désirable.

Malheureusement, tous les postes actuels, soit ceux de la rive gauche, soit ceux de la rive droite, sont régulièrement occupés et les nouveaux ne pourraient trouver des emplacements disponibles que là où l'insuffisance des profondeurs d'eau est un obstacle absolu à la création de nouveaux quais. La seule solution possible sera donc la création d'un nouveau bassin à flot, en prolongement des docks sur la rive gauche, ou en arrière des appontements de Queyries sur la rive droite. Cette solution a été présentée en 1900; il appartiendra tout particulièrement à la Chambre de Commerce de Bordeaux de l'étudier avec maturité et de préparer l'opinion aux sacrifices et aux taxes qui seront l'inévitable accompagnement de cette amélioration.

Quant aux réformes proprement dites, il en est deux qui doivent attirer et qui, depuis de nombreuses

Digitized by Google

[illegible] la première [illegible] canal navigable entre [illegible] de laquelle [illegible] de Bordeaux [illegible] Le canal en [illegible] paraît le seul [illegible] Jacques du [illegible] de la France [illegible] les voies [illegible].

[illegible] par l'opinion [illegible] des voies navigables et [illegible] large projet du canal des Deux-Mers [illegible] les grandes lignes, [illegible] militaire une école [illegible] le Lacou a per[illegible] de passer de l'Océan dans la Méditerranée [illegible] de Gibraltar.

[illegible] suivant les besoins modernes, la transformation de l'œuvre de Paul Riquet, [illegible] la commission parlementaire qui a étudié la question des voies navigables de la France.

1. Dans la séance du Sénat du 25 juin 1903, le gouvernement a pris l'engagement de présenter [illegible] études sur la jonction de la Loire à la Garonne par un canal navigable.

D'autre part, à la suite du vote de la loi du 22 décembre 1903, une somme de 22 millions doit être affectée, savoir : 3 millions pour l'amélioration de la Garonne, [illegible] millions pour les canaux du Midi et 4 millions pour le port de Bordeaux. Ces 4 millions serviront à la [illegible] dont nous avons indiqué déjà l'urgente nécessité.

[illegible] que la seconde forme de radoub, décidée depuis 1897, est enfin en construction dans le port de Bordeaux ; elle sera même prochainement achevée ; elle aura 16 m. de largeur à l'entrée et 100 m. de longueur utilisable.

a récemment décidé de demander l'exécution de tous les travaux urgents et d'ouvrir un crédit de 11 millions pour la reconstruction de 42 ponts sur le canal latéral de la Garonne et sur le canal du Midi qui en est le prolongement, ainsi que pour l'approfondissement des cuvettes et pour le redressement des courbes.

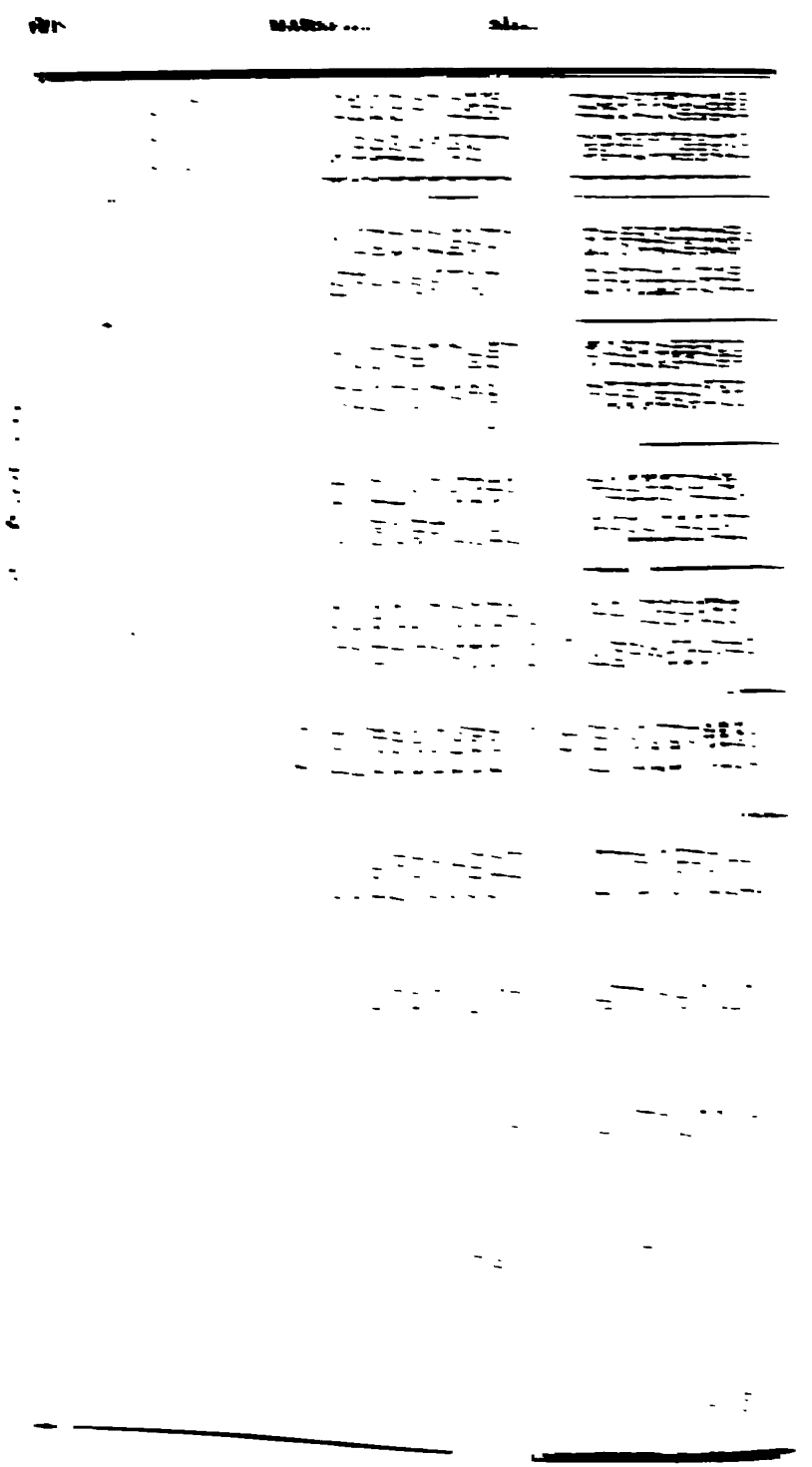
Il est juste, en effet, de permettre à une commerçante région d'utiliser la grande voie navigable qui, ayant été rachetée par la loi du 1er juillet 1898 et enlevée ainsi à ceux qui la sacrifiaient aux intérêts d'un monopole, doit maintenant assurer à Bordeaux la possibilité de prendre un nouvel essor.

Mouvement de la navigation. — Le nombre des navires, chargés ou non, entrés et sortis du port de Bordeaux s'est élevé :

En 1885	à 25.142	navires	d'une jauge de	3.365.572 tx
1890	20.554	»	»	3.725.131 »
1895	23.449	»	»	3.453.652 »
1896	21.036	»	»	3.557.486 »
1897	19.305	»	»	3.646.597 »
1898	19.933	»	»	3.822.461 »
1899	20.210	»	»	3.776.548 »
1900	19.840	»	»	4.152.675 »
1901	21.495	»	»	3.892.550 »
1902	21.929	»	»	4.081.945 »
1903	22.476	»	»	3.792.250 »

En ce qui concerne les navires chargés, ces chiffres se sont ainsi subdivisés :

Digitized by Google



Digitized by Google

De l'examen de ces divers chiffres, il y a lieu de conclure que si le nombre des navires fréquentant le port de Bordeaux a diminué, le tonnage de ceux qui y viennent a augmenté; d'où il résulte, depuis nombre d'années, un état stationnaire, mais avec tendance à devenir plutôt favorable au pavillon français qu'au pavillon étranger. On remarquera d'autre part que le nombre de navires chargés sortant de Bordeaux est bien inférieur à celui des navires chargés qui y entrent; c'est une preuve que dans ce port, comme à Marseille où nous avons eu à constater le même fait, les frets de sortie manquent aux navires. Il y a lieu à tous les points de vue de le regretter.

L'effectif de la marine marchande du port de Bordeaux a subi en ces dernières années les modifications indiquées par le tableau ci-après :

Effectif des navires du Port de Bordeaux

ANNÉES	NAVIRES A VAPEUR		NAVIRES A VOILES		TOTAL	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1885.....	41	21.986	150	67.305	191	89.291
1890.....	60	23.571	92	39.691	152	62.662
1895....	73	29.179	74	28.803	147	57.982
1896.....	70	27.195	76	27.908	146	55.103
1897.....	64	29.254	74	27.155	138	56.409
1898.	60	27.645	65	21.643	125	49,288
1899.....	57	26.677	62	19.732	119	46.409
1900.....	79	30.594	65	18.051	144	48.615
1901.....	75	28.541	65	13.812	140	42.353
1902.....	74	27.830	66	17.684	140	45 514

Digitized by Google

Digitized by Google

En ce qui concerne la navigation de cabotage, la division en voiliers et vapeurs des navires chargés arrivant dans le port, nous est fournie par le tableau suivant :

Mouvement du Cabotage dans le Port de Bordeaux
Navires à Voiles et Navires à Vapeur

ANNÉES	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		TOTAUX	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
ENTRÉES						
1885.....	9.818	290,322	563	184 547	10.381	474.869
1890.	8.988	263.603	728	300.795	9.716	564.398
1895.....	8.518	274 493	725	373.676	9.243	648.169
1896.....	7.157	232.205	709	364.679	7.866	596.884
1897.....	6.184	201 876	757	368.990	6.941	570.866
1898.....	6.573	204.772	782	389.195	7 355	593.967
1899.....	7.015	260.884	767	412.581	7.782	673.465
1900.....	6.718	243.663	727	417.414	7.445	661.077
1901.....	6.990	260 457	677	364.405	7.667	624.862
1902.....	6.688	256.125	780	377.829	7.468	632.954
1903..... .	6.906	251.920	778	377.039	7.684	628.959
SORTIES						
1885.....	9.329	284.963	523	147.922	9.852	432.896
1890.....	4.475	121.053	859	260.778	5.334	381.831
1895.....	7.759	195.601	1.042	316.464	8 801	512.065
1896.....	6.934	249.744	922	329.776	7.916	579.520
1897..... ..	6.107	82.436	935	429.480	7 042	511.916
1898.....	5.701	130.955	1.848	384 182	7.549	515.137
1899	6.513	126.389	1.140	391.493	7.651	517.882
1900.....	6.399	293.077	759	428 964	7.158	721.041
1901.....	5.770	220.239	975	304.532	6.7 5	524,771
1902.....	6.131	257 478	1.035	283 402	7.166	540.880
1903.....	5.771	215.166	629	235.550	6.400	450.716

Digitized by Google

D'autre part, le relevé général des arrivages et des expéditions en petite vitesse par les diverses gares de Bordeaux fait connaître les chiffres suivants qui indiquent un progrès à peu près constant :

[illegible]	[illegible] tonnes	[illegible]	3.431.584 tonnes
[illegible]	[illegible] »	[illegible]	3.416.620 »
[illegible]	[illegible] »	[illegible]	3.523.102 »
[illegible]	[illegible] »	[illegible]	3.204.491 »
[illegible]	[illegible] »		

Les quantités se décomposent ainsi :

[illegible]	[illegible]	Expéditions
[illegible]	[illegible] tonnes	[illegible] tonnes
[illegible]	[illegible] »	971 [illegible] »
[illegible]	[illegible] »	[illegible] »
[illegible]	[illegible] »	[illegible] »
[illegible]	[illegible] »	[illegible] »
[illegible]	[illegible]	[illegible] »
[illegible]	[illegible]	[illegible] »
[illegible]	[illegible]	[illegible] »
[illegible]	[illegible] »	[illegible] »

MARCHANDISES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
IMPORTATIONS											
Houille	421.384	414.511	449.362	455 670	484 275	454.223	637.980	808.493	812.619	914.731	805.335
Bois communs	181.319	135.907	124.761	138.985	125 331	104.539	127.015	132.152	210.709	145.657	118.360
Vins	125.901	189.858	142.713	168.263	170.948	202.921	121.414	78.553	46.800	58.711	78.047
Produits chimiques	13.589	39.031	27.093	49.774	46.953	59.015	69.051	51.725	50.715	45.210	56.335
Céréales	140 355	185.250	30.456	42.188	94 635	301 96	61.413	26.296	39.560	28.512	51.592
Poissons	28.234	30.874	37.094	43.580	42 918	38.933	39.380	50 096	48.564	51.680	32.697
Graines oléagineuses	19.948	23.435	22.792	19.185	21.689	26.232	28.462	37.256	36.611	35.034	30.633
Riz	12.706	15.579	20 247	19.428	10.800	26.397	17.791	13.829	17.850	13.523	6.735
Laines	886	787	17.538	15 922	14.852	15.049	16.687	12.852	21.187	15.327	15.821
Fer et acier	21.666	7.829	5.994	10.623	8.852	10.317	14.161	17.645	19.617	26.037	24 924
Eaux-de-vie, etc	21 860	13.929	10.36	11 916	11.466	11.035	11.204	11.898	10.143	6.217	9 865
Sucres bruts	22.120	17.996	13.104	18.219	14.954	12 9 0	7 713	5.585	6.534	5.370	7.254
Café	8.738	5.272	5.673	7.072	7.002	7.724	7.244	5.481	4.767	6.035	5.451
Bâtiments de mer	»	8 306	3.157	4.156	4.004	2 153	6.906	7.363	»	2 800	2.100
Tabacs	6 212	4.837	7.936	6.283	4.628	6.239	4.476	9.711	8 236	6.337	5.097
Graisses	5.189	7 934	7 202	4.377	2.291	2.617	4.422	900	2.006	1.129	1 851
Gommes	3.793	2.698	3.553	3.816	3.826	4.121	4.202	2 161	3.113	3.485	2.853
Autres	16 073	167.843	93.671	124.269	138.758	136.652	145.756	160.421	143 874	136.724	147.331
TOTAUX en tonnes	1.199.473	1.273.886	1.041.711	1.143.726	1.205.283	1.423.029	1.325.577	1.482.417	1.483.005	1.502.519	1.407.281
VALEUR en millions	402.2	354.2	268.6	293.4	281.6	364.1	327.3	335.1	286.2	249.3	»
EXPORTATIONS											
Bois communs	206.146	344.061	402 244	407.875	398.100	295.752	417.211	475.292	393.826	342.667	385.848
Vins	134 179	123 126	100.549	100.169	101.239	87 865	95.187	94.512	91.325	89.012	84.451
Poissons	14.420	6.867	12.251	19.071	21 967	17.498	21.740	26.437	26.325	28.117	21.714
Produits chimiques	10 905	12.124	17.275	13.471	11.483	12.780	18.430	16.479	21.600	24.790	24.145
Fruits de table	18.532	32.464	19 134	24.454	17.642	21 151	16 734	28.547	21.873	11.614	11.891
Poteries, verres	21.564	22.847	16.444	17.331	16.156	12.876	14.893	16.508	16 504	18.204	17.920
Fer et acier	»	9.376	»	2.811	4.586	7.253	10.659	7.572	8.119	8.754	3 044
Légumes secs	5.875	12.846	10.667	7.919	11.405	12.149	9.897	10.979	14.611	9.748	22.723
Riz	3.741	2 998	5.098	4 853	6.050	9.531	9.563	7.366	8.364	4.027	2.508
Ouvrages en métaux	2.201	5.712	5.489	6 273	7.332	8.063	8.834	9.019	9.139	9.109	3.510
Eaux-de-vie, etc	14.752	17.947	10.539	9.853	9.910	8.663	8.438	9.158	8.568	8.259	8.659
Résines	6.786	12.414	8.531	7.560	»	5 599	6.511	12.6 2	10.524	11.446	14 787
Laines	1.550	1 652	7.357	6.481	8.879	7.237	5.349	4.107	3.503	2.229	2.531
Céréales	5 385	3.675	3.088	3.269	1.930	10.059	3.854	3.838	1.747	3.594	3.526
Peaux brutes	2.994	2.759	2.719	2.449	3.223	3.180	3.850	4.226	3.070	3.512	3.052
Sucres	3.845	1.093	3.194	4.955	3.996	3.594	3 814	6.424	5.839	5.694	5 873
Cartons, papiers, etc	2.220	4.196	2.662	2.632	2.362	2 747	3.569	3.726	4 160	4.341	4.041
Autres	164 828	213.544	169 323	165.688	192.043	203.830	201.789	188 828	182.921	166.983	179.067
TOTAUX en tonnes	619.684	834.701	796.564	817.168	818.303	723.732	890.353	925.641	832.018	752.100	799.290
VALEUR en millions	384.3	404.6	350.3	342.2	335.7	322.4	380.7	373.1	326.2	291.6	»

Digitized by Google

ces dernières années des variations de quantités très notables.

[illegible] l'importation des peaux et pelleteries brutes qui [illegible] 1887 [illegible] 25 [illegible] quintaux métriques [illegible] à peine 15 [illegible] quintaux aujourd'hui. On peut [illegible] les mêmes [illegible] pour les sucres qui de 29 [illegible] quintaux passent à 75 [illegible], pour les céréales qui de 2 [illegible] quintaux passent à [illegible], etc.

Par contre, les [illegible] qui [illegible] à peine en 1885 [illegible] 8 [illegible] quintaux [illegible] aujourd'hui près de 17 [illegible] quintaux ; [illegible] qui passe de 49 [illegible] tonnes à 80 [illegible] de 127 [illegible] quintaux passe à 18 [illegible] ; les [illegible] qui de 135 000 quintaux passent à [illegible], etc.

En ce qui concerne les exportations on peut constater [illegible] signaler par exemple [illegible] les rhums qui de 124 [illegible] quintaux sont [illegible] ; les liqueurs et eaux-de-vie qui ont passé de 142 [illegible] quintaux à 8 [illegible] ; les poteries qui de 217 [illegible] quintaux ont passé à [illegible].

[illegible] nous signalerons les [illegible] toujours passent de 22 [illegible] à 88 [illegible] ; les bois communs qui de 20 [illegible] tonnes passent à [illegible] ; les légumes secs et [illegible] qui de 78 [illegible] quintaux passent à [illegible], etc.

[illegible] — [illegible] particulière-[illegible] n'en a pas moins au [illegible] ou plutôt en voie [illegible] à être signalée.

Digitized by Google

Parmi ses établissements les plus importants, nous signalerons : 3 raffineries de sucre employant plus de 300 ouvriers et dont les expéditions atteignent près de 40.000 quintaux ; 3 huileries triturant en majeure partie des graines d'arachides de la côte occidentale d'Afrique et qui prennent chaque jour un plus large développement ; plusieurs fabriques de chocolat qui fournissent du travail à 300 ouvriers et dont le chiffre d'affaires traitées avec l'étranger grandit sans cesse : on l'évalue actuellement à 5 millions de francs.

Nous avons dit que l'importation des houilles était considérable à Bordeaux ; les navires anglais qui viennent apporter ces houilles prennent en retour des poteaux pour galeries de mines ; aussi faut-il signaler l'extension de l'industrie de l'injection des bois par des produits chimiques, par la créosote en particulier. Récemment aussi a pris naissance à Bordeaux une industrie pour la régénération des lampes électriques à incandescence : reconstitution du filament et nettoyage des globes obscurcis par les parcelles de charbon. Les lampes ainsi remises en état ont plus de pouvoir éclairant et plus de durée que les lampes neuves.

Des établissements secondaires font entrer sous le régime de l'admission temporaire, pour les épurer et les clarifier, des huiles brutes, d'origine étrangère, qui sont réexportées après cette main d'œuvre. D'autre part, les forêts de pins des départements des Landes et de la Gironde fournissent de grandes quantités de résines qui sont distillées dans plusieurs usines et dont les produits sortent sous les noms de colophane, brai, huile de résine, essence de térébenthine, goudron végétal, etc.

Digitized by Google

Digitized by Google

ille ou dans ses environs quelques usines qui se ntiennent en bonne situation. Bordeaux possède x fabriques de produits chimiques : acides sulfuri- et chlorhydrique, sulfate d'ammoniaque, soude, ate de soude, engrais chimiques, etc.

existe autour de la ville quatre stéarineries ou nneries employant un personnel de 170 ouvriers et l les produits trouvent en France un écoulement e. L'industrie de la faïencerie n'est représentée que une fabrique ; par contre, il existe plusieurs cor- es mécaniques. Deux d'entre elles sont pourvues noteurs à vapeur et ont une réelle importance.

a fabrication des capsules servant à boucher les teilles constitue une branche intéressante de l'in- trie locale. D'autre part, à Bordeaux, existent : une lerie ayant 35 ouvriers ; quatre verreries ; une tan- e et diverses usines pour la fabriction des chaus- s de cuir, de feutre, etc. Une de ces usines, spécia- e dans les fournitures militaires, occupe de 200 à ouvriers.

es chantiers de construction sont actuellement au nbre de quatre ; l'un ne construit que des navires guerre, un autre travaille particulièrement pour les npagnies de chemin de fer. Le personnel de ce ond chantier, composé d'environ 1.100 ouvriers, est arti dans les forges, les ateliers de menuiserie, nture, tapisserie, etc.

n raison de sa situation en rivière, Bordeaux ne pas la pêche côtière. Toutefois, ce port reçoit la s grande partie des navires chargés de morues nant d'Islande, de Terre-Neuve, des îles Saint-Pierre Miquelon.

Digitized by Google

Les quantités de morues vertes arrivées à Bordeaux ont été :

	Kilos		Kilos
En 1885	25 380 705	En 1898	34.461.422
1890	27 014.226	1899	35 493.743
1895	21.173 [illegible]	1900	46.921.223
1896	29.[illegible].207	1901	42 991.602
1897	27 672.017	1902	35.744.042

Cet accroissement rapide des importations des seules morues vertes a donné à une branche de l'industrie bordelaise une marche ascendante et 32 sécheries existent aujourd'hui dans les environs de la ville. Aussi, en 1900, sur une exportation française totale de 22.000 tonnes de morue, le port de Bordeaux a participé à lui seul pour 18 000 tonnes.

Relations de Bordeaux avec la France et ses colonies. — Par l'examen des chiffres indiquant le mouvement des gares de petite vitesse, nous avons pu nous rendre compte déjà du trafic qui s'opère entre Bordeaux et les diverses régions de la France. Mais nous devons signaler aussi le mouvement commercial d'échange qui s'opère, grâce à la batellerie fluviale, entre Bordeaux et toute la région du Sud-Ouest : mouvement qui sera bien plus considérable le jour où, ainsi que nous l'avons dit, le canal latéral de la Garonne et le canal du Midi pourront, à la suite de sérieuses améliorations, transporter à bas prix toutes les marchandises lourdes et encombrantes qui ne peuvent subir, aujourd'hui, les tarifs des voies ferrées.

Bordeaux est, en outre, en relations régulières avec les autres ports français, soit de l'Océan, soit de la Méditerranée ; il leur envoie, en effet, des vins, des bois, des

Digitized by Google

résines, du sel, des fers et des aciers, des papiers, des eaux-de-vie, etc. Par contre, Bordeaux reçoit : des ports de l'Océan, des farines et des grains de froment, seigle, orge, avoine, maïs, des huiles de schiste et de pétrole, des matériaux à bâtir, etc. ; et des ports de la Méditerranée, des savons, du soufre, du riz, du plomb, etc.

Le cabotage s'exerçant entre Bordeaux et la Méditerranée ou vice-versa, a donné lieu en ces dernières années au mouvement ci-après :

	Entrées a Bordeaux		Sorties de Bordeaux	
	Navires	Tonnes de marchandises	Navires	Tonnes de marchandises
1885...	32	21.119	29	2.361
1890...	57	31.300	72	7.224
1895...	68	42.697	75	16.285
1896...	60	28.845	61	22.078
1897...	57	27.577	70	17.293
1898...	58	28.368	68	18.486
1899...	57	18.200	59	16.878
1900...	54	20.948	57	17 561
1901...	52	20.885	64	17.025
1902...	52	14.962	67	11.624

D'autre part, le cabotage s'exerçant entre Bordeaux et les ports français de l'Océan a donné lieu au mouvement ci-après :

	Entrées a Bordeaux		Sorties de Bordeaux	
	Navires	Tonnes de marchandises	Navires	Tonnes de marchandises
1885...	10.349	234.556	9.823	174.077
1890...	9.659	284.025	5.262	169.295
1895...	9.175	231.260	8.726	153.817
1896...	7.806	219.289	7.855	141.626
1897...	6.884	294.696	6 972	174.862
1898...	7.297	203.311	7.481	178.467
1899...	7.725	177.634	7.592	183.807
1900...	7.391	221.869	7.101	157.444
1901...	7.615	268.663	6 681	205.311
1902...	7.416	224.417	7.099	199.642

Digitized by Google

Relations de Bordeaux avec les pays étrangers. — Les relations du port de Bordeaux s'étendent à toutes les parties du monde, mais elles sont plus particulièrement développées, en ce qui concerne les pays étrangers, avec l'Angleterre, l'Espagne, les Etats-Unis, la République Argentine et l'Allemagne.

L'Angleterre envoie à Bordeaux des houilles et des produits chimiques ; l'Espagne des vins et des pyrites de fer ; les Etats-Unis des céréales et des bois ; la République Argentine des sons, des laines, des céréales ; l'Allemagne des bois, des céréales, des produits chimiques. Par contre, Bordeaux exporte en Angleterre des bois et des vins ; en Espagne des bois et des morues ; aux Etats-Unis des produits chimiques, des laines, des vins, des poteries, verres, etc. ; dans la République Argentine des vins, des pommes de terre, des poteries ; en Allemagne des vins et des tourteaux de graines oléagineuses. Voici par exemple, pour ce qui concerne l'Angleterre et l'Espagne, les chiffres de ce mouvement commercial :

Angleterre	1897	1898
Importations. qx. m	5.416.080	4.950.176
Exportations. »	4.533.829	3.601.304
Espagne		
Importations. qx. m	1.316.813	1.831.931
Exportations. »	211.615	153.376

Comme nous l'avons indiqué, les vins constituent pour le port de Bordeaux l'une des branches les plus importantes du commerce d'exportation. C'est l'Allemagne et l'Angleterre qui en demandent les plus fortes quantités ; en ce qui concerne les vins de la Gironde en fûts, l'Allemagne a demandé à Bordeaux, en 1885,

Digitized by Google

207.687 hectolitres ; en 1890, 164.407 ; en 1895, 132.710 ; en 1896, 117.871 ; en 1897, 147.544 ; en 1898, 105.240 ; en 1899, 122.161 ; en 1900, 186.910. D'autre part, l'Angleterre a demandé en 1885, 185.068 hectolitres ; en 1890, 179.898 ; en 1895, 155 474 ; en 1896, 160.643 ; en 1897, 149.614 ; en 1898, 147.686 ; en 1899, 163.268 ; en 1900, 130.728.

La morue est aussi un article principal d'exportation du port de Bordeaux ; voici les quantités qui en ont été expédiées dans quelques pays étrangers :

	Espagne	Portugal	Italie	Grèce et Levant
1885	k. 7.343.914	143.410	1.155.800	»
1890	5.460.950	205.191	2.356.920	4.928
1895	1.899.350	64.550	3.398.760	67.810
1896	6.373.162	198.729	3.928.680	80.650
1897	7.956.730	143.062	5.008.678	331.300
1898	5.234.319	198.090	3.671.820	252.600
1899	8.082.352	223.021	3.680.640	396.080
1900	11.318.130	183.537	4.733.700	402.940
1901	10.619.697	64.200	5.778.000	571.320
1902	12.907.116	204.860	5.647.380	463.488

Nous avons dit que les eaux-de-vie, liqueurs et bitters étaient fabriqués à Bordeaux par de nombreuses maisons ; en ce qui concerne l'exportation, nous ajouterons que le bitter est expédié en quantités considérables dans l'Amérique du Sud ; certains envois comprennent jusqu'à 10.000 caisses de 12 bouteilles.

Enfin, ainsi qu'on a pu le faire en ce qui concerne le mouvement commercial effectué entre le port de Bordeaux et les colonies françaises, on se rendra un compte facile de l'activité des échanges entre Bordeaux et les pays étrangers en examinant le tableau suivant qui indique le nombre de navires chargés entrés et sortis chaque année du port de Bordeaux, à destination ou en provenance des pays désignés.

Digitized by Google

Mouvement général des navires chargés entrés et sortis du port de Bordeaux en provenance ou à destination de l'Étranger.

PAYS de provenance ou de destination	1893 Entrées	1893 Sorties	1894 Entrées	1894 Sorties	1895 Entrées	1895 Sorties	1896 Entrées	1896 Sorties	1897 Entrées	1897 Sorties	1898 Entrées	1898 Sorties	1899 Entrées	1899 Sorties	1900 Entrées	1900 Sorties	1901 Entrées	1901 Sorties	1902 Entrées	1902 Sorties	1903 Entrées	1903 Sorties
Russie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Suède et Norvège	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Danemark	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Angleterre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Allemagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pays-Bas	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Portugal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Colonies anglaises	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie. Roumanie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Grèce	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Côte d'Afrique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Japon et Chine	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
États-Unis	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Siam	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mexique, Colombie, Venezuela	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Uruguay et Rép. Arg.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	27
Pérou, Chili, etc.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
Totaux	1.406	1.804	1.819	1.880	972	1.098	1.071	1.100	1.088	1.198	1.040	1.005	1.004	1.088	1.080	1.048	1.011	958	984	870	918	818

II

Le Havre

La ville et sa population. — Divers établissements maritimes ont successivement existé, dans le cours des siècles, sur la rive-nord de l'embouchure de la Seine ; mais ils avaient été les uns après les autres compromis par les alluvions ou détruits par l'érosion de la mer quand, en 1516, François Ier, qui se préoccupait de la nécessité de mettre la Normandie à l'abri des entreprises des nations ennemies, résolut de fonder le port du Havre et chargea de cette entreprise l'amiral Bonnivet. Les travaux furent menés avec activité et, quatre ans après, les grands navires de l'époque pouvaient pénétrer dans le nouveau port; un siècle plus tard, en 1628, fut creusé le bassin du Roi qui constitua longtemps, seul avec l'avant-port, les moyens d'abri du Havre.

Le nombre des navires entrant annuellement dans ce port étaient alors de 630 en moyenne. Toutefois la place manquait et l'entrée de l'avant-port, précédant le bassin du Roi, n'était pas très facile ; en 1786, Louis XVI décida la construction de nouveaux bassins et, six ans après, les travaux ayant été rapidement conduits, celui du Commerce était livré à la navigation. Arrêté par la Révolution, le plan de Louis XVI fut repris dès que le calme revint en France et, successivement, on construisit les bassins de la Barre, de Vauban et de la Floride.

Digitized by Google

Digitized by Google

·vre, cité de négoce, n'a point de monuments, si son élégant Hôtel de Ville moderne et l'édifice sée, décoré, à l'entrée, des statues de Bernar- · Saint-Pierre et Casimir Delavigne, les deux s les plus célèbres du Havre. La beauté de la ville ·e surtout dans le spectacle de sa grande activité ·erciale sur laquelle nous allons avoir l'occasion ·enir.

1787, on estimait à 21 ou 22.000 le nombre des nts du Havre ; sous l'influence des événements Révolution et des guerres de l'Empire, la popula- diminua sensiblement : déjà réduite à 20.563 habi- en 1793, elle tomba à 17.597 en l'an VII et à 16.486 808. Mais, depuis 1815, rien n'est venu interrompre ·ouvement commercial du Havre et le nombre de habitants est allé sans cesse croissant : il était de 098 en 1818, de 25.618 en 1836, de 28.954 en 1851, de 336 en 1861, de 86.825 en 1872, de 112.074 en 1886, de 6.369 en 1891, de 118.478 en 1896 et de 130.196 · 1901.

Le nombre des étrangers passait, de 1872 à 1901, · 3.964 à 1905 ; le nombre des maisons s'élevait dans · même période de 7.693 à 10.054.

La transformation du Havre a donc été des plus apides ; d'ailleurs, très favorablement situé pour satisfaire aux exigences du commerce, ce port communique facilement, par eau, avec le centre de la France et, d'autre part, c'est la première grande cité commerciale que trouvent les navires après avoir traversé l'Océan. En outre, par suite d'un régime hydraulique spécial, dû à la rencontre de courants contraires, ce que l'on appelle « l'étale » prolonge d'une manière très sensible

Digitized by Google

la durée de la pleine mer et c'est ainsi que le niveau de l'eau se maintient sensiblement fixe assez longtemps : les bassins du Havre peuvent en conséquence rester ouverts pendant près de trois heures aux approches de la haute mer, sans que leur niveau éprouve une variation de plus de 3 décimètres. « La prolongation de la durée de l'étale et le voisinage de Rouen et de Paris sont en réalité les deux principales raisons de la grande fortune du Havre ».

Transformations successives. — Au fur et à mesure que le port du Havre prenait une extension plus large et plus considérable, à mesure que s'étendaient ses relations extérieures, la Chambre de Commerce de cette ville, secondant les efforts de la municipalité, travaillait à doter le Havre de toutes les institutions indispensables à une grande cité.

L'École de Commerce, fondée en 1871 et dont la Chambre de Commerce a pris la direction depuis environ dix ans, compte plus de 100 élèves. D'autre part, en vue de venir en aide aux marins, la Chambre a organisé un bureau de placement gratuit qui offre aux navigateurs de grandes facilités pour se procurer des embarquements et qui les soustrait à l'influence et à l'exploitation des marchands d'hommes. En même temps, un local où ils trouvent des livres, des journaux, des publications diverses est mis à la disposition des marins pour les journées qu'ils ont à passer à terre. Plus de 3.000 d'entre eux sont ainsi embarqués chaque année par les soins de la Chambre de Commerce.

Cette Chambre est aussi chargée du service des signaux qui a pour objet d'indiquer les navires en vue,

Digitized by Google

de prévenir de leur arrivée, par des avis personnels, les maisons intéressées et de faire connaître à la population, par des affiches apposées sur divers points de la ville, les mouvements d'entrée et de sortie du port.

Les installations de sauvetage, placées sous la même direction, sont nombreuses : elles comprennent deux magasins principaux, trois canots destinés à aller au secours des navires en détresse, deux pompes à incendie à vapeur, deux bateaux-pompes pour l'extinction du feu à bord et pour l'épuisement de l'eau des navires coulés; des grelins, des aussières et une quantité d'engins déposés sur les quais.

La Chambre de Commerce du Havre a pris la plus grande part aux transformations maritimes subies par ce port et sur lesquelles nous reviendrons. Mais, en même temps que ces transformations étaient exécutées, des aménagements et des régularisations très intelligemment conçus assuraient des conditions de navigabilité à peu près parfaites entre le Havre et Paris. Cependant, l'entrée et la sortie de l'estuaire de la Seine présentaient encore, malgré tout, quelques incertitudes et nécessitaient les secours de pilotes expérimentés. Dans ces conditions, le mieux était donc de laisser de côté l'embouchure et d'ouvrir un bras artificiel en creusant un canal latéral au fleuve, à l'abri de tous les atterrissements. Tel fut l'objet du fameux canal de Tancarville dont la construction donna lieu à tant de polémiques et qui fut, néanmoins, définitivement ouvert à la navigation au mois de septembre 1887.

Le tableau suivant, en indiquant les services que ce canal a rendus en ces dernières années, permettra de constater combien avaient raison ses promoteurs ;

Digitized by Google

Mouvement de la Navigation du Canal de Tancarville

ANNÉES	REMONTE		DESCENTE		TOTAUX	
	Nombre de Bateaux	Poids des cargaisons en tonnes	Nombre de Bateaux	Poids des cargaisons en tonnes	Nombre de Bateaux	Poids des cargaisons en tonnes
1894	1.824	265.111	1.935	111.374	3.759	376.485
1895.....	1.294	254.460	1.322	112.645	2.616	367.105
1896.....	1.371	258.376	1.38.	94.801	2.753	353.177
1897.....	1.822	368.874	1.839	86.835	3 661	455.709
1898.....	2.052	497.802	2.054	103.918	4.106	601.750
1899.....	1 704	394.269	1.068	91 682	3.372	485.951
1900.....	1.466	421.492	1.510	89.610	2.976	511.102
1901.....	1.347	364.322	1.433	83.140	2 780	447.462
1902.....	1.573	342.098	1.602	107.758	3.175	449.856
1903.....	1.549	391.301	1.595	132 851	3.144	524.152

Le canal de Tancarville facilite considérablement l'accès du port du Havre à la batellerie, en la mettant à l'abri des dangers auxquels elle serait exposée dans l'estuaire du fleuve. A la montée, cette batellerie transporte surtout des produits agricoles, des denrées alimentaires, des combustibles, des minerais ; grâce à elle, par la voie de la Seine, les cotons, les bois, les vins sont dirigés économiquement sur Rouen et sur Paris, et aussi sur les filatures de l'Est ou les grands centres industriels de la région du Nord. A la descente du fleuve, cette batellerie transporte justement les produits métallurgiques et industriels des départements desservis.

En dehors de la voie fluviale, les relations du Havre avec l'intérieur de la France sont assurées par une voie ferrée, aboutissant à Paris et raccordée avec le chemin de fer du Nord. Autrefois, le Havre était un des principaux ports d'embarquement des émigrants, mais la

Digitized by Google

création de lignes concurrentes en Italie, en Hollande et en Allemagne, c'est-à-dire dans les contrées qui fournissent à l'émigration ses éléments les plus importants, n'a laissé aux compagnies de navigation françaises qu'une clientèle réduite.

Parmi ces compagnies il en est une, la Compagnie Générale Transatlantique, qui donne au Havre une large part de son activité, grâce à ses voyages réguliers sur New-York. Pour assurer ces services, cette compagnie, après avoir annexé à ses steamers rapides des cargo-boats spécialement destinés aux marchandises, vient de mettre récemment en mouvement deux nouveaux paquebots à grande vitesse, destinés à la traversée de l'Océan, la *Lorraine* et la *Savoie*.

Travaux maritimes, Quais et Entrepôts.— Pour assurer leur entrée au Havre, les navires doivent commencer leurs manœuvres dans la baie de la Seine, et ils sont obligés d'attendre là l'ouverture des bassins du port, à l'heure favorable de la marée. Les bateaux de 2 mètres de tirant d'eau peuvent, seuls, entrer et sortir à toute heure ; ceux de plus de 7 mètres de tirant d'eau ne peuvent accomplir cette opération que pendant six heures par jour et non consécutives. La plupart des navires sont donc obligés de faire en même temps leurs mouvements et de là de considérables difficultés.

L'avant-port du Havre est précédé d'un chenal qui, pendant longtemps, ne mesura que 95 mètres de largeur à l'entrée et n'atteignait même que 32 mètres à certains endroits. Ce chenal, orienté au sud-ouest, mesure 452 mètres de longueur ; il a été successivement agrandi et sa largeur est aujourd'hui de 100 mètres au mini-

Digitized by Google

mum : à la suite de travaux à peine achevés, l'entrée de ce chenal a été portée à 200 mètres de largeur et elle est maintenant accessible par deux passes, dont la principale permet aux grands navires de trouver plus de 9 mètres d'eau avec la pleine mer (1).

Le chenal donne accès dans un avant-port d'une superficie de 21 hectares 85 ares et d'une largeur variant de 186 à 290 mètres ; autour de cet avant-port, 1.985 mètres de quais sont accostables et la surface des terre-pleins utilisables pour dépôt de marchandises est de 4 hectares. De l'avant-port, et grâce à diverses écluses, les navires se rendent dans les bassins qui leur sont particulièrement affectés ; quelques-uns de ces bassins, ceux du Roi, de la Barre et de l'Eure, communiquent directement avec l'avant-port ; les autres débouchent seulement dans les premiers, toujours au moyen d'écluses.

Ces divers bassins, actuellement au nombre de dix, ont ensemble une surface d'eau de 77 hectares 38 ares et présentent un développement de quais utilisables de 12.341 mètres ; la surface totale des terre-pleins affectés au dépôt des marchandises, déduction faite des rues de service, mais y compris l'emplacement des voies ferrées, est de 48 hectares 47 ares de superficie. Voici d'ailleurs le détail de ces chiffres :

(1) Ces dimensions ne sont point encore suffisantes ; néanmoins, en attendant les créations nouvelles réclamées, les grands navires vont pouvoir faire maintenant au Havre sinon toutes du moins quelques opérations rapides, par exemple mettre à terre ou prendre des passagers. Ce sera déjà un réel progrès ; on le comprendra quand on saura que récemment il est parti du Havre, dans une seule journée, près de 3.000 voyageurs pour New-York. En 1903, le nombre des passagers de cabine embarqués ou débarqués au Havre à été de 19.867 ; il avait été seulement de 17.170 en 1900.

Digitized by Google

Tableau des Bassins du port du Havre

DÉSIGNATION DES BASSINS	SURFACE des NAPPES D'EAU	LONGUEUR ACCOSTABLE DES QUAIS	SURFACE DE TERRE-PLEINS affectés au DÉPOT DES MARCHANDISES
	h. a.	m.	h. a.
Du Roi.....	1.20	400	0.39
De la Barre...	5.10	1.100	3 »
De la Citadelle.	6 »	1.165	4.10
De l'Eure	21.30	1.940	7.33
Du Commerce.	5.40	1.235	2.70
Vauban	7.77	1.830	5.13
Du Dock.....	4 40	1.180	2.40
Bellot.....	21.21	2.380	17.96
Au Pétrole	1.82	608	0.24
Du Canal.....	3.18	503	5.22
TOTAUX...	77.38	12.341	48.47

L'entretien de ces divers bassins se fait par dragage et nécessite une dépense annuelle de 200.000 francs; malheureusement, dans plusieurs bassins, on ne peut draguer trop près des murs de quais, aussi les manutentions sont-elles coûteuses. Les grands vapeurs réclament en effet aujourd'hui, pour le rapide achèvement de leurs opérations, des bassins à accès facile, profonds, munis de commodes aménagements. Les opérations se font surtout le long des quais; mais leur longueur n'est qu'un des éléments de leur utilisation, de leur capacité commerciale; leur largeur a une égale importance. Seules certaines marchandises spéciales peuvent être enlevées aussitôt après leur débarquement; la plupart, ainsi que le remarque M. de Cormenoy, dans son beau

Digitized by Google

travail sur les *Ports modernes*, doivent être auparavant reconnues, conditionnées, visitées par la douane, etc., opérations qui comportent des délais obligatoires et qui empêcheraient un navire de continuer son débarquement, si les quais n'avaient pas une largeur suffisante pour pouvoir reculer les premiers colis.

On estime qu'un navire de 100 mètres de longueur laisse 3.600 mètres cubes de marchandises ; s'il lui est réservé une longueur de quai égale à la sienne, la largeur de ce quai devra être de 36 mètres. Au Havre, ces dimensions sont loin d'être atteintes et, il faut pourtant le répéter sans cesse, le développement de la navigation à vapeur a eu pour conséquence la transformation complète des usages du commerce maritime ; les ports où elle a été la plus rapide ont pris, sur les autres, une avance accusée par l'accroissement de leur trafic.

Ce que nous venons de dire au sujet des quais peut être répété à propos des hangars situés sur ces quais. Au Havre, la Compagnie des Docks, qui a le monopole de l'Entrepôt réel, a fait élever des constructions qui occupent une surface de 183.500 mètres carrés (1) ; il existe en outre cinq entrepôts publics et un certain nombre de Sociétés possèdent des hangars particuliers : celui de la Compagnie Générale Transatlantique occupe à lui seul 4.477 mètres carrés. De son côté, la Chambre de Commerce a construit 26 hangars d'une superficie totale de 2.694 mètres carrés, couvrant une surface de 95.300 mètres ; enfin, elle a établi, toujours sur les quais du port, un parc à bestiaux de 1.837^m 50 de superficie, pouvant recevoir 126 bœufs et 2.124 moutons.

(1) Au mois de février 1903, la Compagnie des Docks a été autorisée à augmenter encore la surface de ses constructions.

Digitized by Google

Outillage des quais et bassins. — Ainsi que nous le disions tantôt, et comme nous l'avons constaté déjà pour Marseille et pour Bordeaux, les aménagements intérieurs des ports doivent être de plus en plus mis en état de répondre aux tranformations subies par la navigation. Au Havre, comme ailleurs, les arrivages avaient lieu autrefois, au temps de la marine à voiles, à des époques espacées, tandis qu'aujourd'hui, avec la marine à vapeur, au moment des récoltes de café, de coton, de cacao, etc., les cargaisons arrivent très vite et exigent, pour les navires, des places immédiatement disponibles. Or, pour ne pas provoquer des encombrements très désavantageux, il faut, non seulement des quais suffisants ainsi que nous venons de le demander, mais aussi un nombreux outillage maritime.

L'outillage du port du Havre était encore assez rudimentaire il y a vingt ou vingt-cinq ans; mais il s'est depuis lors, sous l'impulsion active de la Chambre de Commerce, largement et heureusement développé.

Les appareils de levage exploités par la Chambre de Commerce sont hydrauliques, électriques ou à vapeur; les appareils électriques fonctionnent principalement depuis 1897 : ils sont installés sur le quai Colbert, spécialement affecté au mouvement des charbons et ils ont donné les résultats les plus satisfaisants. Aussi, en ces derniers temps, les avantages et surtout les commodités que présentent les appareils, et en particulier les grues électriques, ont conduit la Chambre de Commerce à donner, le plus souvent possible, la préférence à ce genre d'engins. Le dernier projet adopté comporte une machinerie qui a coûté 200.000 francs et 15 grues nouvelles d'une valeur de 20.000 francs environ chacune,

Digitized by Google

Mais, nous le répétons, cet outillage perfectionné est d'autant plus apprécié que les grands navires, qui l'utilisent surtout, peuvent ainsi activer leurs opérations à quai et réduire de ce fait leur séjour dans le port et les frais qui en sont la conséquence.

A cette heure, les engins de levage exploités par la Chambre de Commerce du Havre sont :

43 grues hydrauliques à double puissance, de 750 à 1.250 kilogrammes.

2 grues hydrauliques à double puissance, de 1.500 à 3.000 kilogrammes.

4 treuils hydrauliques de 400 et de 1.000 kil. de force.
5 grues roulantes à vapeur de 1.500 kil. de puissance.
6 » flottantes » 1.250 »
1 » » » 4.000 »
1 » » » 10.000 »
1 bigue trépied de 120.000 kil. de puissance.
11 grues roulantes électriques de 1.500 kil. de puissance.

En dehors des appareils de la Chambre de Commerce, on peut signaler, au Havre, un certain nombre d'engins appartenant à des particuliers :

1 mâture de 70 tonnes sur le bassin de l'Eure;
1 bigue flottante à vapeur de 30 tonnes ;
5 grues à bras d'une force variant de 6.000 à 14.000 kil.;
7 grues à vapeur de 1.000 à 2.500 kil. de force ;
2 grues à bras de 1.500 à 1.800 kil. de force;
3 grues flottantes à vapeur de 1.500 kil. de force,

Digitized by Google

Enfin, la Compagnie des Docks et Entrepôts possède, dans le bassin flottant qui porte son nom :

4 treuils hydrauliques fixes... de 650 kil.
4 » » roulants de 900 kil.
1 » » » de 500 kil.
5 » » » de 400 kil.
1 grue pivotante à bras.... de 10.000 kil.

3 élévateurs à grains, avec chaine à godets, absorbant chacun de 4 à 6 chevaux de force et actionnés par un dynamo générateur recevant la commande d'un moteur de 25 kilogrammes.

En résumé, le port du Havre possède à cette heure 96 appareils de levage importants ; comme nous l'avons dit, ce nombre sera notablement augmenté avant peu. A ce propos disons que la machinerie hydraulique, établie sur les quais et qui dessert l'outillage de la Chambre de Commerce, est aussi utilisée au profit des appareils de manœuvre des portes et des cabestans des écluses.

La location des engins hydrauliques du port du Havre est fixée par le tarif suivant, qui ne comprend ni assurance, ni garantie :

DÉSIGNATION	GRUES			TREUILS
	jusqu'à 1.500 kil.	de 1.500 à 3 000 kil.	plus de 3.000 kil.	
Par jour.....	30 »	45 »	55 »	22 »
Par tonne	5 »	8 »	10 »	4 »

Les quais sont parcourus, à quelques exceptions près, par des voies ferrées ; le réseau spécial maritime com-

Digitized by Google

porte actuellement un développement de 40.000 mètres de voies et il est relié d'une part à la gare du Havre et, d'autre part, à la gare de triage de Graville.

Pour compléter l'outillage maritime, il existe au Havre six formes de radoub prenant accès soit dans le bassin de l'Eure, soit dans celui de la Citadelle ; ces formes de radoub peuvent successivement recevoir des navires d'une longueur maximum de 64, 68, 83, 130, 155 et 171 mètres ; mais la quatrième, celle de 130 mètres, est aujourd'hui en voie de transformation, et elle pourra sous peu contenir des navires d'une longueur de 200 mètres ; sa largeur est de 30 mètres. Quand elle fut construite, cette forme coûta 1.383.000 francs, soit 33.700 francs par mètre de longueur.

Améliorations réclamées. — Le principal défaut du port du Havre, il faut le reconnaître, est la difficulté de son accès et c'est à combattre cette grande difficulté que l'on travaille encore aujourd'hui comme l'on y a toujours travaillé. Après avoir remanié l'entrée du port entre 1875 et 1885, les travaux à peine terminés ont paru tellement insuffisants qu'immédiatement la Ville du Havre en a réclamé de nouveaux ; la loi du 19 mars 1895 lui a donné satisfaction en autorisant une dépense de 27 millions affectée pour une large part à l'amélioration de l'avant-port.

Les travaux furent en partie adjugés l'année suivante, mais on les conduisit avec une telle lenteur qu'ils sont loin d'être complètement achevés ; d'ailleurs une faible portion des crédits a été épuisée. La première amélioration réclamée est donc l'achèvement des travaux autorisés par la loi de 1895 : transformation de

Digitized by Google

l'avant-port, modification des écluses faisant communiquer les bassins l'un avec l'autre ou avec l'avant-port, allongement d'une des formes de radoub, afin de lui permettre de recevoir des navires de 200 mètres de longueur.

Mais ces travaux qui paraissaient suffisants il y a quelques années, ne le sont certainement plus aujourd'hui, par suite des progrès rapides des moyens de navigation; aussi, la Ville du Havre demande-t-elle un nouveau crédit de 16 millions qui serait affecté en majeure partie à l'approfondissement des bassins et à la reconstruction des quais.

Cette question vient de faire l'objet d'un rapport présenté à la Chambre des Députés. Quoique favorable aux améliorations projetées, le rapporteur ne peut se défendre de certaines appréhensions. « Il n'est pas besoin d'être prophète, écrit M. Aimond, pour dire que tous ces travaux ne donneront ni la commodité, ni l'envergure qui sont aujourd'hui nécessaires à un grand port maritime placé, comme le Havre, à la tête de la vallée de la Seine, et qui devra être l'embarcadère de toute l'Europe centrale et occidentale ». C'est que les mesures proposées aujourd'hui, comme celles qui l'ont été successivement autrefois, ne sont que des demi-mesures ou des quarts de mesure, décidées au jour le jour, sous la pression immédiate des nécessités, sans vue d'ensemble, sans cette largeur de conception qui a fait, nous aurons bientôt l'occasion de le constater, la force de nos rivaux. Que peut-on attendre d'un port qui ne peut même pas recevoir les navires de construction moderne, qui n'offre comme abri que d'étroits bassins, alors que les monstres marins de l'heure

Digitized by Google

actuelle demandent pour se mouvoir, non plus des darses, mais des rades entières ?

Des projets soumis à la Chambre que résultera-t-il ? Il est difficile de le dire encore à cette heure d'une façon certaine, mais on peut toutefois supposer que, retenu par les nécessités budgétaires, le Parlement continuera son œuvre parcimonieuse et n'accordera qu'à regret les sommes qui lui seront demandées. (1) Dans ces conditions,le port du Havre toujours pourchassé par d'inéluctables nécessités s'améliorera trop lentement, vu les progrès modernes et laissera, par conséquent, sans cesse à désirer. N'oublions pas, en effet, que les travaux autorisés par la loi du 19 mars 1895 et qui ne sont pas totalement achevés, étaient déjà, il y a vingt ans, considérés comme absolument urgents.

Les quais des divers bassins sont pour la plupart, nous l'avons dit, raccordés d'une part, à la gare du Havre et de l'autre à la gare de triage de Graville ; mais une gare maritime de 20 hectares est projetée à l'Est du bassin Bellot ; en outre, il est certain qu'un port comme celui du Havre mériterait d'être relié avec le centre de la France par plusieurs voies ferrées, au lieu de l'être par une seule, comme aujourd'hui. Le salut commercial d'un port aussi bien que d'un pays tout entier est, ainsi qu'on l'a affirmé, dans la multiplicité des moyens de transport. La progression des affaires est proportionnelle à la progression de ces moyens.

(1) Ce que nous avions facilement prévu s'est réalisé à la lettre et le Parlement a réduit tous les projets qui lui étaient soumis. Il n'a autorisé pour le Havre que la création d'un pertuis reliant le bassin Bellot au canal de Tancarville ; en outre il reste aujourd'hui à obtenir pour ces travaux la déclaration d'utilité publique et à attendre aussi que les crédits de l'État soient disponibles. Et quand le seront-ils ?

Digitized by Google

A cette heure, divers projets de voie ferrée sont à l'étude au Havre ; le principal est celui de la ligne dite du Sud-Ouest, qui intéresse tout particulièrement les intérêts commerciaux et dont tout le monde attend depuis des années déjà la réalisation.

Pour cette ligne deux tracés sont en présence : l'un aboutissant à Pont-Audemer, avec traversée souterraine de la Seine à Tancarville ; l'autre se dirigeant sur Glos-Montfort, avec traversée sur viaduc à Saint-Maurice-d'Etelan. Ces deux tracés doivent être, paraît-il, soumis simultanément à l'enquête d'utilité publique ; nous ne savons le choix qui sera fait, mais ce qu'il importe surtout d'obtenir c'est que, d'une façon ou d'une autre, le Havre soit relié avec la rive gauche de la Seine et de ce fait avec l'intérieur de la France, autrement que par l'unique voie ferrée actuelle.

Mouvement de la navigation. — Le mouvement général de la navigation, entrées et sorties réunies, a été dans le port du Havre :

En 1885	de	11.338	navires	jaugeant	4.653.452 tonneaux
1890	»	13.562	»	»	5.889.512 »
1895	»	12.888	»	»	5.602.712 »
1896	»	12.832	»	»	5.564.750 »
1897	»	13.266	»	»	5.847.505 »
1898	»	13.934	»	»	6.273.544 »
1899	»	12.762	»	»	5.846.995 »
1900	»	12.305	»	»	5.747.065 »
1901	»	12.399	»	»	5.983.638 »
1902	»	12.183	»	»	6.020.320 »
1903	»	11.666	»	»	6.083.281 »

Digitized by Google

Tableau de la Navigation de concurrence, entrées et sorties, dans le port du Havre

(NAVIGATION D'ESCALE NON COMPRISE)

ANNÉES	NAVIRES A VAPEUR						NAVIRES A VOILES						TOTAUX GÉNÉRAUX	
	FRANÇAIS		ÉTRANGERS		TOTAUX		FRANÇAIS		ÉTRANGERS		TOTAUX			
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1885.....	4.323	1.711.050	2.806	1.994.845	7.129	3.705.895	3.138	367.657	1.071	582.900	4.209	950.577	11.338	4.656.472
1890.....	5.026	1.923.062	3.268	2.678.543	8.294	4.601.605	4.028	463.781	802	405.610	4.830	869.391	13 124	5.470.996
1895.....	4.762	1.750.320	3.258	2.922.600	8.020	4.672.920	3.643	350.714	487	198.503	4.130	549.217	12.150	5.222.137
1896	4.941	1.985.304	3.365	2.938.106	8.306	4 923.410	3.718	214.401	549	216.264	4.267	430 665	12.573	5.354.075
1897.....	4.812	1.850.473	3.548	3.186.139	8.360	5.036.612	4.240	340.488	359	167.046	4.599	507.534	12.959	5.544.146
1898.....	4.793	1.846.692	3.493	3.211.525	8 286	5.058.217	4.805	480.523	495	412.544	5.300	893 067	13.586	5 951.284
1899.....	4.916	1.737.186	3.417	3 067.443	8 333	4.804.629	3 672	434.306	392	238.186	4.064	672.492	12.397	5 477.121
1900.....	4.375	1.599.670	3.546	3.161.007	7.921	4.760.677	3.618	366.846	361	170.147	3.979	536 993	11.900	5.297.670
1901.....	4 460	1.631.575	3.393	3.212.902	7.853	4.844 477	3.813	409.193	339	248 746	4.152	657.939	12.005	5 502.416
1902.....	4.525	1.707.454	3.169	3.183.502	7.694	4.890.956	3.758	395.976	310	179.499	4.068	575.475	11.762	5.466.431
1903.....	4.325	1.712.230	3.192	3.297.311	7.517	5.009.541	3.431	345.456	276	134.618	3.707	480.074	11.224	5.489.615

Digitized by Google

Les chiffres indiqués dénotent une situation peu satisfaisante; or, ainsi que le dit la Chambre de Commerce du Havre, cela peut être attribué à des causes générales et permanentes : il est certain, en effet, que le régime économique que nous subissons, nos lourdes charges fiscales, les projets de réforme financière, l'agitation constante qui se fait autour des questions d'organisation du travail, entretiennent le malaise, entravent les échanges et l'essor de toute entreprise. Mais il faut aussi en rendre responsables les lenteurs que subissent les travaux d'agrandissement du port du Havre et qui, ainsi, ne lui permettent pas de donner à la grande navigation toutes les facilités qu'elle rencontre dans les principaux ports concurrents étrangers.

Le port du Havre est régulièrement desservi par de nombreuses compagnies de navigation ; en voici le succinct relevé, suivi du tableau numérique de tous les navires qui ont été attachés au port du Havre en ces dernières années :

Compagnies françaises subventionnées ayant leur port d'attache au Havre.

Vapeurs 24, tonnage 45.641, nombre de voyages, entrées 103

Compagnies françaises non subventionnées ayant leur port d'attache au Havre.

Vapeurs 103, tonnage 145.490, nombre de voyages, entrées 1.856
Voiliers 39 » 59.040 » 38

Compagnies françaises ayant leur port d'attache ailleurs qu'au Havre.

Vapeurs 35, tonnage 25.053, nombre de voyages, entrées 496

Compagnies étrangères

Vapeurs 204, tonnage 311.938, nombre de voyages, entrées 1.036

TOTAUX	405	»	587.162	» 3.529

Digitized by Google

Tableau des Navires attachés au Port du Havre

ANNÉES	NAVIRES A VAPEUR		NAVIRES A VOILES		TOTAL	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1885.....	171	143.176	174	37.143	345	180.319
1890.....	187	156.861	175	36.658	362	193.519
1895.....	204	143.040	192	21.912	396	164.952
1896.....	194	140.425	174	22.195	368	162.620
1897.....	195	134.539	181	28.683	376	163.222
1898.....	185	121.874	187	30.937	372	152.811
1899.....	194	122.748	194	48.344	388	171.092
1900.....	193	128.761	192	56.108	385	184.869
1901.....	195	137.715	196	60.403	391	198.118
1902.....	191	139.698	205	65.940	396	205.638
1903.....	192	143.196	206	62.763	398	205.959

Mouvement commercial. — Au Havre le mouvement commercial est certainement en voie de progrès; mais ce progrès est peu de chose quand on le compare à celui des ports concurrents, notamment à celui des ports étrangers.(1) Les quelques chiffres suivants, extraits des comptes spéciaux de l'Administration des Douanes, permettront de le constater :

(1) Voici, à ce sujet, certaines proportions relatives à l'augmentation du tonnage des navires dans divers ports :

Augmentation des entrées	Hambourg	Anvers	Le Havre
En 1903 sur 1902	5 0/0	8.5 0/0	1.75 0/0
» 1903 » 1900	14 0/0	36 0/0	6.66 0/0
» 1903 » 1890	65 0/0	103 0/0	6.60 0/0

Digitized by Google

Tableau du commerce général du port du Havre

ANNÉES	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Quantités en qx métriq.	Valeur en francs	Quantités en qx métriq.	Valeur en francs
1885	13.275.881	771.613.206	4.808.577	819.418.266
1890	16.838.6 6	937.692.273	6 315 424	1.033.356.734
1895	15.536.690	1.072 675.380	6.217 826	987.661.200
1896	15.691.312	925 237.100	5.918.775	825.355.370
1897	18.941.944	990 575.500	6.320.904	803 924.200
1898	21.348.956	971.314 000	6.243.033	917.117.600
1899	18.762.754	1.041 566 500	6.698 245	957.859.C00
1900	20.527.586	1.155.020.100	7.048.771	919 255.900
1901	19.733.793	1.095.411.200	7.004.762	770.677.700
1902	18 534.930	1.095.217.000	7.157.130	850.848.000
1903	18.858.760	»	6.846.070	»

Voici, d'autre part, de nouveaux chiffres permettant de se rendre compte de la situation commerciale du Havre; ce sont les montants totaux annuels des opérations de la succursale de la Banque de France dans cette ville:

1885.....	420.823.300	francs
1890.....	363.827.100	»
1895.....	328.132.300	»
1896.....	345.624.300	»
1897.....	364.297.300	»
1898.....	436.633.100	»
1899.....	470 584.900	»
1900.....	613.573 250	»
1901.....	468.951.200	»
1902.....	591 357.900	»
1903.....	688.783.000	»

Digitized by Google

Mouvement industriel. — La ville du Havre, qui était autrefois entièrement vouée au négoce, a pris en ces dernières années le caractère d'un centre industriel. Elle possédait déjà des chantiers de construction pour les navires; des particuliers ou des sociétés ont créé sur les terrains marécageux de l'Eure et de Graville d'importantes usines, que le voisinage des nouveaux bassins et du canal de Tancarville met dans une excellente situation, pour la réception des matières premières et l'expédition des produits fabriqués.

L'industrie des constructions navales est actuellement représentée par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, les chantiers Normand et les chantiers Lemarchand. La Société des Forges et Chantiers, dont le personnel comprend plus de 3000 ouvriers, met à l'eau, chaque année, divers navires soit pour la navigation du commerce, soit pour les marines militaires de la France et de l'étranger. Les chantiers Normand, qui ont la spécialité des navires de guerre et des bâtiments de plaisance, occupent un millier d'ouvriers. Quant aux établissements Lemarchand, ils construisent des bâtiments de plaisance et de service de moindres échantillons.

La fabrique de produits tinctoriaux Dubosc est l'une des plus importantes de l'Europe.

Les moulins de Corbeil mettent en œuvre des quantités considérables de blé. Tout en servant le marché intérieur, ils expédient à l'étranger et notamment en Angleterre de nombreux chargements de farine.

Il existe au Havre un entrepôt spécial pour la conservation des viandes apportées de la République Argentine. La rizerie, quoique bien placée pour concur-

Digitized by Google

rencer les établissements similaires de la Hollande, a vu décroître sa prospérité et lutte péniblement aujourd'hui contre les rizeries de la Cochinchine qui peuvent, en raison du bon marché de la main-d'œuvre, préparer, nettoyer et glacer sur place leurs produits dans des conditions plus avantageuses.

La grande tréfilerie montée par MM. Lazare Steiler et C^ie^ a pour objectif principal la fabrication des câbles pour la marine; elle livre également à l'industrie des quantités considérables de fils de cuivre et d'acier, de grillages et de pointes. Elle occupe environ trois mille ouvriers.

La raffinerie de pétrole de MM. Desmarais frères, constituée en entrepôt spécial, reçoit de Russie et d'Amérique des quantités importantes de pétroles bruts qu'elle transforme en huile propre à l'éclairage. Une fabrique d'huile végétale et une savonnerie sont annexées à la raffinerie.

La fabrique de faux saindoux, genre américain, fondée par la maison Fairbanck, continue à prospérer à l'abri des droits dont sont frappés les similaires importés.

La Société des Forges du Creuzot, qui a repris pour son compte les ateliers d'artillerie, autrefois annexés aux ateliers de construction des Forges et Chantiers de la Méditerranée, a considérablement développé son outillage et a créé récemment, sur les terrains de Graville, un champ de tir à longue portée installé dans les meilleures conditions.

Parmi les autres industries installées au Havre, on peut citer une usine d'énergie électrique, une fabrique de chocolat, des distilleries, des corderies, une fabrique

Digitized by Google

Tableau des Principales Industries du Havre

DÉSIGNATION DES INDUSTRIES	Nombre des établisse-ments	Superficie en mètres carrés	Force des machines et dynamos en chevaux	Nombre d'ouvriers
Meuneries, rizeries, chocolateries, saindoux, distilleries, bras-series	26	65.000	1.780	534
Constructions métallurgiques et navales, matériel d'artillerie, clouteries	22	694.000	16.434	8.569
Distillation et agglomération de la houille	3	22.000	400	667
Corderies	2	6.000	65	59
Extraits de bois de teinture	4	85.000	900	238
Filature et tissage	1	16.000	590	485
Huilerie, stéarinerie, savonnerie, raffinerie de pétrole	4	128.000	950	989
Énergie électrique	1	3.200	4.500	33
Fonderie de suif	1	2.000	60	9
Scieries mécaniques	5	25.500	400	255
Verrerie	1	13.000	6	40
TOTAUX	70	1.059.700	26.085	11.878

Digitized by Google

de permanganate de potasse, une verrerie, cinq scieries mécaniques, une fonderie de suif, une filature, etc.

L'industrie de la pêche, autrefois presque inconnue au Havre, a une tendance à prendre plus d'extension. Le marché, qui n'était alimenté que par les barques des petits ports voisins, se trouve maintenant approvisionné par une flotille de chalutiers à vapeur appartenant à la Société normande de pêcheries, et qui paraissent faire au large, dans l'Océan, la Manche et la mer du Nord, une pêche fructueuse.

Relations du Havre avec la France et ses colonies. — Nous avons déjà dit quel commerce s'opérait, grâce au

Tableau du trafic de la gare du Havre par petite vitesse

ANNÉES	ARRIVAGES	EXPÉDITIONS	TOTAUX
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1885	265.829	772 690	1.038.519
1890	354 911	696.810	1.051.721
1895	316.134	686.546	1.002.680
1896	316.199	715.813	1.032.012
1897	320.664	761 276	1 081 940
1898	347.788	982 559	1 330.347
1899	424.273	824.290	1.248 563
1900	443.104	891.939	1.335.043
1901	428.437	795.642	1.224.079
1902	409.535	800.720	1.210.455
1903	436.217	859 364	1 295.581

canal de Tancarville et à la Seine navigable, entre le Havre, Rouen, Paris et les régions du nord et de l'est de la France. Par voie ferrée, ce commerce n'est pas

Digitized by Google

moins important ; les principales marchandises qui arrivent en gare sont des céréales, des légumes, des pommes de terre, des denrées diverses, des sucres, des vins, des alcools, des bois de construction et des matériaux, des métaux, des produits chimiques, des tissus, des toiles, etc ; par contre, les principales marchandises expédiées par la gare sont des grains et farines, des combustibles minéraux, des huiles minérales et végétales, des bougies, des chandelles et des corps gras, du chanvre, du coton, du lin, des engrais, des cuirs et peaux, etc.

Par cabotage, le mouvement commercial entre le port du Havre et les côtes françaises de l'Océan et de la Méditerranée est aussi très considérable. Le Havre expédie dans les ports de l'Océan principalement des céréales, des huiles de pétrole, des bois exotiques, des farines, des houilles et cokes ; dans les ports de la Méditerranée des meubles et ouvrages en bois, des fers et aciers, des graisses, des huiles de graines grasses, des grains et farines de froment. Par contre, les ports de l'Océan expédient au Havre des matériaux à bâtir, des bois communs, des eaux-de-vie, esprits, liqueurs, etc ; ceux de la Méditerranée, des savons, du riz, du plomb, des vins, des huiles, des peaux et pelleteries brutes.

Dans toute la première partie du siècle dernier et jusque vers 1840, le Havre fut le principal port des armements pour les mers lointaines et particulièrement pour les colonies ; mais, depuis cette époque, il a perdu cet avantage et l'importance du mouvement de sa navigation avec les colonies n'est plus aujourd'hui que le 1/25 du mouvement de la navigation totale de la France avec les mêmes colonies.

Digitized by Google

Tableau du mouvement du cabotage dans le port du Havre

ANNÉES	GRAND CABOTAGE OCÉAN A MÉDITERRANÉE				PETIT CABOTAGE OCÉAN A OCÉAN				GRAND ET PETIT CABOTAGE RÉUNIS			
	Expéditions		Réceptions		Expéditions		Réceptions		Expéditions		Réceptions	
	Nombre de navires chargés	Tonnes de marchandises	Nombre de navires chargés	Tonnes de marchandises	Nombre de navires chargés	Tonnes de marchandises	Nombre de navires chargés	Tonnes de marchandises	Nombre de navires chargés	Tonnes de marchandises	Nombre de navires chargés	Tonnes de marchandises
1885	44	7.429	37	6.892	2.458	191.464	2.882	117.061	2.502	198.893	2.919	123.953
1890	60	7.784	61	25.896	3.464	370.152	3.313	186.956	3.524	377.936	3.374	212.852
1895	67	8.389	56	18.552	3.284	275.672	3.284	222.967	3.351	284.061	3.340	241.519
1896	81	18.297	88	15.827	2.770	389.852	3.550	219.249	2.851	408.149	3.638	235.076
1897	70	17.956	59	17.502	3.743	341.457	3.648	227.420	3.813	359.413	3.707	244.922
1898	65	13.815	75	14.853	4.097	434.403	3.726	260.029	4.162	448.218	3.811	274.882
1899	57	12.797	53	18.798	2.691	331.967	3.494	278.652	2.748	344.764	3 547	297.450
1900	61	9.458	60	19.335	2.395	310.532	3.301	274.960	2.456	319.990	3.361	294.295
1901	55	6.167	52	12.724	2.490	286.090	3.332	251.284	2.545	292.257	3.384	264 008
1902	59	6.450	51	11.448	2.561	271.969	3.479	253.892	2.620	278.419	3.530	265.340
1903	»	»	»	»	»	»	»	»	2.626	»	3.192	»

Digitized by Google

Tableau du mouvement de la Navigation du Port du Havre avec les Colonies Françaises
Navires chargés

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION	IMPORTATIONS											EXPORTATIONS										
	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Algérie	28	40	22	10	21	15	22	19	18	18	18	25	72	46	33	44	32	43	29	28	29	29
Tunisie	»	»	5	5	2	3	1	»	»	»	»	»	»	9	9	5	13	1	»	»	»	1
Sénégal	»	1	2	3	2	4	4	4	2	1	3	6	1	1	2	2	1	»	»	1	»	»
Etablissements français de la Côte Occid. d'Afrique.	»	»	»	»	5	3	»	2	2	11	6	»	»	»	12	5	6	11	11	11	7	5
Madagascar	1	»	»	1	6	11	7	12	6	3	2	5	»	10	10	22	19	21	13	15	17	13
Réunion, Mayotte, Nossi-Bé	19	1	1	»	1	»	»	»	»	1	»	9	14	2	6	5	5	4	7	13	4	5
Etablissements franç. dans l'Inde	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»	»	1
Indo-Chine française	»	»	2	»	4	4	1	2	»	6	4	4	5	»	»	»	»	1	1	2	3	1
Etablissements français en Océanie	»	»	3	6	7	9	13	7	13	17	3	»	»	»	1	1	2	7	4	5	2	3
Guyane française	»	»	3	2	»	1	1	1	»	»	»	2	4	7	9	9	9	6	5	5	8	6
Martinique	41	31	24	23	18	20	20	23	23	21	14	19	27	21	18	17	16	20	18	12	15	18
Guadeloupe	11	11	10	4	3	8	24	6	8	7	»	14	12	12	12	13	12	17	12	13	10	9
Autres Colonies	3	3	2	4	»	»	»	»	»	»	»	13	10	5	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAL	103	87	74	58	69	78	93	76	72	87	50	97	146	113	112	113	116	131	100	104	95	91

Digitized by Google

Relations du Havre avec les pays étrangers. — Visageant l'Amérique dont il ne se trouve plus aujourd'hui, grâce à la rapidité des navires, qu'à quelques journées de distance; placé tout à côté de l'Angleterre et bien près de tous les pays du nord de l'Europe, le port du Havre a avec l'étranger des rapports importants et fréquents. Le blé, le café, le cacao, le caoutchouc, le coton, les cuirs, les graines oléagineuses, les houilles, les laines, le maïs, le tabac, les viandes salées de porc, les saindoux, les huiles de pétrole sont les principales marchandises qui alimentent les importations ; les principales marchandises alimentant les exportations sont les pommes de terre, les fruits, les farines, les extraits de bois de teinture, les tissus, les peaux préparées, les papiers, les meubles, la lingerie et les produits de l'industrie parisienne.

Les pays qui prennent au mouvement commercial du port du Havre la part la plus active sont l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, la Russie, l'Espagne, la Suède, les États-Unis d'Amérique, le Mexique, le Brésil, les Indes, le Japon.

Dans le mouvement des importations, l'Angleterre et les États-Unis tiennent la tête ; pour les exportations, ce sont l'Angleterre et l'Allemagne. On s'en rendra compte, d'ailleurs, par les tableaux que nous allons publier et qui indiquent le nombre de navires partis du Havre ou arrivés dans ce port, en provenance ou à destination de l'étranger.

Le Havre reste pour les cafés le premier marché du monde : il reçoit cette denrée de Haïti, de Porto-Rico, du Venezuela, du Brésil, etc. Au 31 décembre 1900, les stocks en magasin étaient de 1.428.114 sacs.

Digitized by Google

Tableau des Navires chargés arrivés au Havre en provenance des pays étrangers

PAYS DE PROVENANCE	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Russie, Mer Baltique	30	12	8	12	17	5	12	12	10	11	8
Russie, Mer Noire	6	16	9	6	9	8	4	11	6	5	6
Suède et Norvège	111	111	37	36	34	34	37	27	39	32	25
Angleterre	937	982	1.030	1.071	1.122	1.110	1.155	1.224	1.141	1.061	1.036
Allemagne	165	193	196	186	164	156	129	120	126	135	137
Pays-Bas	65	57	62	50	49	59	51	54	58	60	73
Belgique	106	59	33	25	29	40	22	29	34	41	26
Portugal	40	38	31	21	38	25	13	12	9	4	13
Espagne	117	82	32	30	28	40	33	27	24	23	25
Turquie, Roumanie, Bulgarie	12	29	21	17	15	3	4	12	8	15	6
Egypte	3	1	5	6	10	12	8	8	5	2	7
Possessions anglaises	61	74	70	100	107	78	71	73	71	53	73
Possessions hollandaises	56	2	11	18	14	15	21	25	38	24	11
Japon	11	39	26	25	26	24	24	24	27	25	25
Chine	19	2	»	1	5	4	2	1	3	2	1
Siam	»	1	»	1	5	3	4	5	3	1	2
Etats-Unis	227	193	177	172	227	297	222	218	217	214	232
Mexique et Guatemala	59	82	67	93	64	61	64	53	62	56	56
Colombie et Venezuela	78	60	63	55	54	64	65	50	51	41	40
Brésil	67	80	70	54	70	65	61	49	76	84	22
Uruguay et Républ. Argentine	102	42	44	38	28	34	23	36	32	22	22
Equateur, Pérou, Chili	28	27	29	29	38	40	38	35	32	26	52
Haïti, Cuba, Porto-Rico	89	119	62	77	62	68	89	73	39	71	76
Autres Pays	70	97	40	14	10	4	6	9	6	13	5
TOTAUX	2.459	2.398	2.123	2.137	2.225	2.249	2.158	2.187	2.117	2.021	1.979

Digitized by Google

Tableau des Navires chargés, partis du Havre à destination des pays étrangers

PAYS DE DESTINATION	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Russie, Mer Baltique	22	18	15	10	12	15	6	7	1	1	6
Russie, Mer Noire	»	»	»	31	51	52	46	1	»	»	1
Suède et Norvège	45	56	41	53	38	39	20	17	13	17	22
Danemark	39	62	70	79	36	40	33	40	33	47	53
Angleterre	475	402	582	579	559	538	553	550	575	550	542
Allemagne	180	183	189	201	172	183	204	212	214	231	245
Pays-Bas	75	74	81	80	72	82	88	85	97	97	97
Belgique	90	58	64	69	54	62	42	45	28	43	42
Portugal	104	46	17	21	11	20	22	20	19	14	18
Espagne	22	75	70	58	66	65	43	41	40	40	33
Autriche-Hongrie	3	4	»	»	1	»	»	2	»	»	»
Italie	2	9	3	1	1	4	1	»	»	8	15
Turquie, Roumanie, Bulgarie	»	»	»	22	»	»	3	45	50	45	57
Côte occidentale d'Afrique	4	1	3	»	2	2	»	2	»	2	2
Possessions anglaises	6	9	2	2	2	3	4	5	8	3	4
Japon	»	1	1	»	1	4	2	1	»	2	»
Brésil	50	70	99	103	96	97	86	84	84	95	81
Etats-Unis	128	126	96	97	89	77	71	71	68	71	74
Mexique et Guatemala	24	27	30	25	23	26	24	15	26	23	26
Colombie et Venezuela	19	11	50	56	46	41	22	15	19	18	10
Uruguay et Républ. Argentine	47	57	32	39	32	36	35	29	30	19	16
Equateur, Pérou, Chili	23	16	9	18	19	22	23	23	22	21	27
Haïti, Cuba, Porto-Rico	25	22	23	29	30	28	44	10	13	18	25
Autres Pays	38	67	2	2	»	»	2	29	27	19	5
TOTAUX	1.421	1.394	1.479	1.575	1.423	1.436	1.374	1.349	1.367	1.384	1.401

Digitized by Google

III

Dunkerque

La ville et sa population. — Le port de Dunkerque dessert la région la plus riche de toute la France et il est mis en relation avec elle par un système complet de canaux à grande section et par des voies ferrées à faible déclivité, qui assurent aux marchandises un transport facile et économique. Il dispose en outre d'une rade vaste et profonde où il est permis aux navires de stationner pendant les plus mauvais temps.

Ses origines sont fort anciennes; d'abord simple bourgade, Dunkerque, connu alors sous le nom de Saint-Gilles, n'était pas, à proprement parler, un port de commerce; c'était simplement un point du littoral un peu plus abrité que les grèves voisines, grâce aux bancs de sable qui longeaient la côte, et où les pêcheurs de la région venaient échouer leurs barques sur l'«estran». Plus tard, la ville fut entourée de murailles crénelées et ses habitants, à l'abri d'un coup de main, purent se livrer au commerce et rendirent, par de sérieux travaux, l'entrée de leur port plus facile. Mais, au cours des siècles, cette cité-frontière est une de celles qui eurent le plus à souffrir des sièges, des assauts et du pillage. Sa période héroïque fut l'époque des grandes guerres du règne de Louis XIV : ses marins, au nombre desquels était Jean-Bart, tenaient

Digitized by Google

tête à des flottes entières : ils commerçaient et guerroyaient à la fois.

Le port de Dunkerque était alors considéré comme « l'honneur et la sécurité de la France maritime »; mais les nombreux succès des marins dunkerquois attirèrent bientôt contre leur ville natale les représsailles de l'ennemi et, après plusieurs tentatives de bombardement infructueuses, les Anglais réussirent à triompher de ce redoutable adversaire. Par un article du traité d'Utrecht, ils exigèrent non seulement la destruction des fortifications de Dunkerque, mais encore le comblement des bassins et des écluses : le 6 juin 1714 la ruine de Dunkerque était consommée et, pendant près d'un siècle, malgré diverses tentatives, ce port, fermé par un batardeau de 200 mètres de largeur, ne fut plus qu'un débris.

En 1783, le traité de Versailles annula l'article du traité d'Utrecht relatif à Dunkerque et bientôt la restauration du bassin de la Marine, des quais de la Citadelle ainsi que le rétablissement d'une partie des estocades furent entrepris ; mais les évènements qui suivirent empêchèrent les travaux d'être menés avec activité et, en 1821, l'état du port était encore des plus précaires; c'est à peine si une somme de six millions de francs y avait été affectée en 50 ans.

La loi du 3 juin 1821, puis celle du 16 juillet 1845 permirent la transformation et l'approfondissement des bassins et de l'avant-port; quelques années plus tard, le décret du 14 juillet 1861 affecta quinze millions à la construction d'un nouveau bassin, à l'élargissement de l'avant-port, à l'établissement de deux cales de radoub, au déplacement des fortifications.

Digitized by Google

Ces travaux étaient impérieusement réclamés par le mouvement maritime du port qui progressait d'une façon constante et régulière. Le nombre des navires entrés et sortis de Dunkerque passait de 1449 en 1820, à 3999 en 1850, à 5780 en 1870, à 6.060 en 1880. Le tonnage de ces navires, à peine supérieur à 100.000 tonneaux en 1820, dépassait 300.000 en 1850, atteignait près de 600.000 en 1860, près de 1.000.000 en 1870, près de 1.300.000 en 1875 et était de 1.651.896 en 1880. Le trafic des marchandises suivait une marche ascensionnelle correspondante : de 260.000 tonnes en 1850, il atteignait 480.000 tonnes en 1860, 830.000 en 1870, 1.150.000 en 1875 et 1.320.000 en 1880.

La population de Dunkerque qui était d'environ 30.000 habitants avant la Révolution, n'était plus que de 21.158 habitants en 1801. Mais bientôt elle reprit un mouvement ascensionnel et passa de 23.808 âmes en 1836 à 29.738 en 1856, à 32.113 en 1861, à 34.350 en 1872, à 37.328 en 1881, à 38.025 en 1886, à 39.498 en 1891, à 40.296 en 1896 et enfin à 40.329 en 1901.

Cité flamande, élevant haut son beffroi municipal, Dunkerque, bien administrée, a pu, grâce à l'accord de ses pouvoirs publics et de son excellente Chambre de Commerce, prendre, en ces dernières années, une place spéciale dans le mouvement commercial de la France; l'ancien « petit port de pêche », comme le qualifiaient encore tout dernièrement certains géographes, arrive, en moins de cinquante ans, à réclamer un bon rang parmi les grands ports de l'Europe et même à attirer l'attention de son voisin, le grand port international d'Anvers.

Il faut en féliciter ses habitants qui, animés d'une

Digitized by Google

rare ténacité, ne désespèrent de l'avenir pas plus aujourd'hui qu'autrefois. Il est intéressant en effet, avant de passer en revue les ouvrages du port de Dunkerque et d'examiner attentivement le mouvement de sa navigation, de son commerce et de son industrie, de se rappeler l'histoire de cette cité qui, après avoir traversé des périodes si critiques, avoir subi tant de sièges, de bombardements, d'attaques par terre et par mer, qui, enfin, après avoir servi à trois reprises de rançon pour que la France épuisée et contrainte pût obtenir la paix, n'a jamais perdu courage et est toujours parvenue, à force d'énergie et de travail, à se relever de ses ruines.

Transformations récentes. — Le vaste programme de travaux, établi par le décret du 14 juillet 1861, fut mené avec une telle lenteur que, quinze années après, aucun des ouvrages maritimes compris dans ce programme n'était achevé. Le mouvement du port de Dunkerque s'était, en outre, accru dans de telles proportions qu'il était évident que les extensions prévues seraient absolument insuffisantes et qu'il devenait indispensable de songer à en augmenter l'importance.

Sur les instances pressantes de la Ville et de la Chambre de Commerce, M. de Freycinet, alors ministre des Travaux publics, vint se rendre compte par lui-même, en 1878, de la situation et, après cette visite, il déclarait aux Chambres que la question du port de Dunkerque intéressait la nation tout entière. « Nous ne pouvons oublier, disait-il, que Dunkerque est la sentinelle avancée de la France au-delà du détroit et le port peut-être le mieux situé pour disputer à Anvers le sceptre de la mer du Nord. La question du port de

Digitized by Google

Dunkerque, ajoutait-il, dépasse les limites de cette ville, dépasse les limites du département et est pour nous une question française. »

Les travaux réclamés par M. de Freycinet en faveur de Dunkerque, furent déclarés d'utilité publique et la loi du 31 juillet 1879 fixa à 50 millions le montant des dépenses nécessaires ; la Ville et la Chambre de Commerce s'étaient engagées solidairement à participer jusqu'à concurrence de 15 p. 0/0 dans la dépense et en témoignage de reconnaissance, elles demandèrent et obtinrent de donner le nom de *de Freycinet* aux nouveaux bassins.

Le projet comportait la création de darses et de cales de radoub, la construction d'un bassin à flot, puis d'un arrière-bassin destiné aux navires désarmés, enfin le creusement du canal de l'Ile Jeanty qui devait relier diverses darses au réseau des voies navigables de l'intérieur.

La surface d'eau totale des bassins du port de Dunkerque était portée à 43 hectares, dont 31 pour les bassins Freycinet ; on pénétrait dans ces bassins par deux écluses dont la principale, celle de l'ouest, avait 21 mètres de largeur et 7m 63 de tirant d'eau moyen en vive eau. Cette écluse fut ouverte au commerce le 21 octobre 188[illegible] ; mais on reconnut bientôt que ses dimensions ne répondaient pas aux besoins toujours croissants de la navigation et une décision ministérielle [illegible] 1887 autorisa la construction d'une [illegible] qui reçut le nom d'écluse Trystram. [illegible] le gouvernement se contentant aux [illegible] la Chambre de [illegible]

Inaugurée le 13 septembre 1896, l'écluse Trystram constitue l'un des plus beaux ouvrages de ce genre existant actuellement. Sa largeur est de 25 mètres et son sol présente 177 mètres de longueur totale; son tirant d'eau moyen en eau vive est de 10m 90. 6.300 pilotis et 25.000 mètres cubes de béton sont entrés dans les fondations qui ont été descendues jusqu'à la cote -11 mètres. Six cabestans de 2 à 5 tonnes sont disposés de chaque côté de l'écluse pour faciliter les mouvements des navires. Ces cabestans et tous les appareils portes, pontons, vannes, sont mus par l'eau comprimée. Le coût total d'établissement de ce magnifique ouvrage a atteint 9.500.000 francs, y compris l'exécution de 452 mètres de quais fondés aux abords de l'écluse grâce à des caissons à air comprimé.

Pendant que ces travaux s'exécutaient, la Chambre de Commerce se préoccupait de mettre le chenal du port, large à peine de 70 mètres, en rapport avec les dimensions des navires qui le fréquentaient; sur ses instances, un décret fut rendu, le 26 août 1890, approuvant les travaux d'élargissement et la reconstruction de la jetée de l'Est. Sur le coût de ces travaux, estimés à 4.900.000 francs, la Chambre de Commerce fut autorisée à participer pour 4.500.000 francs. Aujourd'hui ce chenal, qui présente entre les musoirs des jetées une ouverture de 120 mètres, va en s'élargissant et l'écartement des jetées atteint à un moment 210 mètres. La longueur de ce chenal est d'environ 850 mètres et sa profondeur, actuellement de 3m 50 au-dessous du zéro des cartes marines, doit être portée par des dragages, à 6 mètres au-dessous de ce zéro. La hauteur d'eau utilisable, qui atteint déjà 9m 40 en

Digitized by Google

morte eau et 10^m 40 en vive eau, suffisante pour les plus gros bâtiments de commerce ou de guerre, variera alors de 11^m 90 à 12^m 90 à haute mer, et permettra à presque tous les navires de franchir le chenal à toute heure du jour.

Enfin, au nombre des travaux du port de Dunkerque actuellement en cours d'exécution, nous avons à signaler ceux ayant pour but, en vertu de la décision ministérielle du 23 novembre 1898, la création, à l'Est de l'avant-port, de chantiers de constructions navales. Ces nouveaux chantiers seront très prochainement mis en service sous le nom de Société des Ateliers et Chantiers de France, au capital de six millions de francs. Rappelons à ce sujet que les habitants de Dunkerque ont eu, depuis des siècles, une particulière renommée pour la construction des navires; et aujourd'hui, en dehors de ceux qui vont être établis, il existe dans ce port des chantiers de construction pour navires en bois, toujours achalandés.

Travaux maritimes; Quais et bassins.— La rade de Dunkerque s'étend, parallèlement à la côte, depuis la frontière de Belgique jusque dans la traversée de Gravelines, soit sur une longueur de 20 kilomètres, avec une largeur de plus d'un kilomètre ; son tirant d'eau varie de 12 à 18 mètres à basse mer. Cette rade, protégée par six lignes de bancs de sable sous-marins, longeant le rivage et connus sous le nom de *Bancs de Flandre*, est accessible par deux passes dont l'une, dite de l'Ouest, plus large et plus profonde, est seule utilisée par les grands navires.

Les passes sont indiquées par des feux flottants et, en

Digitized by Google

temps de brume, par des appareils sonores, sirènes et cloches ; le balisage de la rade est complété par des bouées en tôle, munies de feux verts et rouges, qui jalonnent la route à suivre et permettent ainsi aux plus gros navires de s'y aventurer sans danger, alors même qu'ils n'ont pu se procurer de pilote.

Presque au centre même de la rade s'ouvre le chenal qui précède le port et qui est indiqué la nuit par plusieurs feux puissants, dont le grand phare, feu électrique de premier ôrdre, placé à 57 mètres au-dessus du sol et à 59 au-dessus des hautes mers. Ce chenal, dont nous avons déjà parlé, est continué par un avant-port de 1.300 mètres environ de longueur, bordé d'estacades et de quais en charpente ou en maçonnerie ; et c'est sur cet avant-port que débouchent les écluses donnant accès aux bassins à flot.

Ces bassins sont divisés en deux groupes : ceux de l'ancien port et les nouveaux bassins ou bassins de Freycinet. Ils présentent au total, comme nous l'avons dit, une surface d'eau de 43 hectares et leurs dimensions principales sont indiquées par un tableau suivant.

Tous les quais des bassins sont garnis de voies ferrées, directement raccordées par aiguilles avec celles de la gare et sur lesquelles le matériel roulant est manœuvré par des locomotives : les voies longeant les quais sont aussi reliées entre elles par des voies transversales et des plaques tournantes. Les trains arrivent ainsi directement au droit des navires ou des hangars, et les opérations s'exécutent dans les meilleures conditions de rapidité et d'économie possibles.

Les bassins à flot sont, en outre, directement reliés au réseau des voies navigables de l'intérieur au moyen

Digitized by Google

Bassins à flot des Ports de Dunkerque

	NOMS DES BASSINS	Surface d'eau	Côte moyenne du fond	Longueur des quais affectés au Commerce	Largeur moyenne des quais	Superficie des terre-pleins des quais
ANCIENS BASSINS	Bassin du Commerce	5h 75	—0m50	1.040m	15 à 30m	2h30
	Bassin de la Marine.	3.00	—0.50	700	15 à 30	1.70
	Bassin de l'Arrière-Port.	3·25	—0.50	320	15	1.00
	TOTAUX.	12h00	»	2.200m	»	5h00
BASSINS DE FREYCINET	Darse no 1	5.50	—2m50	1.450	30 à 60m	10.00
	Darse no 2	4.80	2.50	1.130	60	11.00
	Bassin d'évolution des darses 1 et 2 .	8.50	—2.50	500	60 à 100	5.00
	Darse no 3	3.20	—4.50	700	60	8 50
	Darse no 4	1.40	—4.50	300	60 à 100	5 00
	Bassin d'évolution des darses 3 et 4 .	7.00	—4.50	850	100	10.50
	TOTAUX.	31h00	»	4.930m	»	50h00
TOTAUX de tous les bassins.		43h00	»	7.190m	»	55h00

d'écluses à sas donnant d'abord accès dans les bassins de batellerie. Les bassins de batellerie sont au nombre de trois ; les péniches ou bélandres y chargent et y débarquent les cargaisons destinées au commerce local, ou vont attendre leur tour de passage soit dans les bassins maritimes, soit dans les canaux de l'intérieur.

Les principales dimensions de ces bassins sont les suivantes :

DÉSIGNATION	Longueur	Largeur	Surface des quais ou talus utilisables
Bassin de l'Ile Jeanty	850m	40m	1.250m
Canal de Jonction.	1.100	variable	900
Canal de Mardyck	1.500	26	3.000
TOTAL. . . .	—	—	5.150m

Ces bassins communiquent par écluses, ainsi que nous l'avons dit, avec le port de Dunkerque et aussi avec le réseau des voies de navigation fluviale: c'est-à-dire avec le canal de Bourbourg et le canal de Bergues et par suite avec les voies navigables françaises d'une part et, d'autre part, avec le canal de Furnes et de ce fait, avec les canaux de Belgique.

Les dimensions de tous les ouvrages de navigation intérieure permettent le passage facile des grandes bélandres utilisées dans la région et pouvant porter un chargement de 300 tonnes, avec un tirant d'eau de 1 m 80. Les chiffres que nous donnerons en parlant du mouve-

Digitized by Google

ment commercial du port de Dunkerque permettront de se rendre compte de l'importance considérable prise dans le trafic de ce port par la navigation fluviale ; ainsi qu'on le verra, ce trafic fluvial est presque aussi sérieux que celui des voies ferrées.

Outillage du port. — Une des darses des bassins de Freycinet, fermée par un barrage flottant, est spécialement affectée au séjour des navires chargés de matières dangereuses et inflammables : le quai Ouest de cette darse est muni d'un tuyautage permettant, au moyen d'installations puissantes, d'extraire le pétrole des cales des navires-citernes qui l'apportent et de le refouler, par une canalisation souterraine, jusqu'à l'entrepôt de Petite-Synthe.

Débouchant aussi sur les bassins de Freycinet, quatre formes de radoub, dont l'une a 190 mètres de longueur utile, sont mises à la disposition des navires pour effectuer leurs carènes ou leurs réparations ; des pontons d'abattage appartenant à des particuliers, et un gril de carénage exploité par la Chambre de Commerce, complètent cette partie de l'outillage du port.

Pendant longtemps, les engins utilisables furent d'ailleurs fort peu nombreux à Dunkerque ; mais la Chambre de Commerce, reconnaissant que l'outillage maritime était une partie indispensable de la bonne exploitation du port, sollicita et obtint successivement par divers décrets ou lois l'autorisation d'établir et d'exploiter un service de remorquage, un service de secours et d'incendie, une grue flottante de 40 tonnes et d'autres engins de manutention, des hangars, des entrepôts, etc.

Digitized by Google

En dehors de la grue de 40 tonnes, qui est pivotante et mue par la vapeur, les engins de manutention comprennent : 1 grue flottante de 10 tonnes, 24 grues roulantes mues par l'eau sous pression et d'une force de 1.500 à 3.000 kilos. Ces grues, entièrement métalliques, courent sur une voie ferrée et les boîtes de prises d'eau sont espacées de 12 mètres environ. L'eau sous pression est fournie par une usine centrale et est refoulée par les machines de compression dans deux accumulateurs de 825 litres chacun; ces accumulateurs sont chargés de façon à donner à l'eau une pression de 50 kilogrammes par centimètre carré, lors de son utilisation par les appareils.

Un tiroir automatique, actionné par les accumulateurs, commande la prise de vapeur et une soupape de décharge est reliée à chacun de ces appareils, de sorte que l'arrêt et la remise en marche sont assurés mécaniquement au fur et à mesure des forces dépensées, le mécanicien n'ayant qu'un contrôle à exercer.

Grâce à la Chambre de Commerce de Dunkerque, un vaste établissement, livré au public le 1er novembre 1890, centralise dans un même local les principaux services administratifs avec lesquels le commerce maritime est presque constamment en rapport. On y trouve réunis : 1° les bureaux de la Recette principale, de l'Inspection, de la Visite, de la Navigation et de l'Entrepôt des Douanes, ainsi que le laboratoire d'analyses de cette administration ; 2° la Chambre de Commerce avec tous ses services annexes, ainsi qu'une Bibliothèque et un Musée commercial ; 3° un Bureau de postes, télégraphe et téléphone ; 4° l'inspection et les services commerciaux de la Compagnie du Chemin

Digitized by Google

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

En dehors de l'outillage que nous venons d'enumérer, le port de Dunkerque possede de nombreux engins appartenant à des particuliers et mis par eux, moyennant rétribution, à la disposition du commerce ou, parfois, reservés à leur usage exclusif. C'est dans cette derniere catégorie qu'il faut classer onze hangars et

Digitized by Google

huit grues de quais, dont six à vapeur, appartenant à des compagnies régulières de navigation.

Parmi les appareils mis par les particuliers à la disposition du Commerce, nous citerons une vingtaine de grues à vapeur flottantes, des treuils à vapeur mobiles, des grues fixes ou roulantes à bras et à vapeur, etc. Ces engins rendent surtout de précieux services aux navires accostés à des quais non pourvus d'un outillage public.

Améliorations réclamées.— Au cours des vingt années pendant lesquelles ont été exécutés les travaux prévus par la loi du 31 juillet 1879 et les lois et décrets subséquents, le trafic du port de Dunkerque a plus que doublé; en outre, ce port est obligé de faire face aux nécessités imposées par la transformation rapide du tonnage des navires. La Chambre de Commerce, justement émue, a attiré de nouveau l'attention des pouvoirs publics sur cette situation inquiétante pour l'avenir, et elle a obtenu la mise à l'étude d'un programme d'extension conçu dans des idées beaucoup plus larges que les précédents.

Les nouveaux projets, qui ont reçu en principe l'approbation du Conseil général des Ponts et Chaussées, prévoient un développement progressif des ouvrages du port, au fur et à mesure que le besoin s'en fera sentir. Les travaux à exécuter les premiers comprendraient un allongement de diverses darses des bassins de Freycinet, mettant à la disposition du Commerce environ 1.400 mètres de nouveaux quais. Ces travaux auraient pour intérêt immédiat de remédier à l'insuffisance actuelle des ouvrages du port, en augmentant les postes d'accostage pour les grands navires : ils donneraient,

Digitized by Google

en effet, à ces navires une douzaine de places nouvelles, avec une profondeur d'eau de 8m 50 assurée en tout temps.

D'après les calculs, l'allongement des darses, tel que nous venons de l'indiquer, permettrait de desservir le tonnage de 4 à 5 millions de tonnes qui sera vraisemblablement réalisé par Dunkerque dans une dizaine d'années, en supposant la continuation de l'accroissement normal de ce port. Mais, dans dix ans, il est certain que ce premier agrandissement, s'il est réalisé, sera devenu à son tour insuffisant et qu'il faudra procéder à de nouvelles extensions.

Les ingénieurs s'en sont justement préoccupés et ils ont soumis à l'Administration un programme d'ensemble, indiquant dans quel sens pourrait être ultérieurement dirigé le développement logique et régulier des installations maritimes de Dunkerque.

Ce programme prévoit la création d'une nouvelle entrée du port et d'un bassin de mi-marée à grande profondeur, la création de deux nouveaux bassins à flot comportant chacun un bassin d'évolution et trois darses établies parallèlement aux darses existantes, enfin deux formes de radoub de grandes dimensions. C'est là, on le voit, une masse énorme de travaux qu'on ne saurait évidemment engager d'un seul coup, mais dont il y a lieu cependant de poursuivre l'exécution par voie de projets successifs, dressés au fur et à mesure. C'est ce que vient de décider la grande Commission parlementaire, chargée de l'étude des travaux des ports maritimes et des voies navigables.

En outre, le canal de l'Ile Jeanty, prolongé en bordure du fond des nouvelles darses, les mettrait en communi-

Digitized by Google

cation au moyen d'écluses avec le réseau des canaux de Flandre.

Mais l'exécution de ce plan exigerait, on le comprend, le déplacement de l'enceinte fortifiée de Dunkerque et entrainerait, pour la ville elle-même, une extension considérable depuis trop longtemps souhaitée par la population.

Les principaux travaux réclamés pour Dunkerque sont d'autant plus nécessaires que ce port, contrairement à ce qui se passe dans tous ceux dont il se rapproche par l'importance, ne possède aucune ligne régulière de navigation au long-cours ni, non plus, des lignes postales desservies par des bâtiments de grandes dimensions

La Ville et la Chambre de Commerce ont, il est vrai, consenti dernièrement, au profit de la navigation d'escale et des paquebots postaux, à des réductions très importantes sur les droits de tonnage et d'outillage, afin d'encourager l'établissement de lignes régulières à départs fixes. La marchandise se dirige, en effet, plus volontiers sur un point où les départs de navires sont fréquents et à dates déterminées d'avance; à ce sujet, les desiderata de la Ville et de la Chambre de Commerce s'expliquent; toutefois, qu'elles n'oublient pas que la constitution d'une ligne régulière exige la concession d'une place à quai particulière et il paraît difficile, en ce moment, de priver le commerce général des emplacements qui lui sont déjà si parcimonieusement attribués.

Cet état de choses se modifiera seulement le jour où les projets d'agrandissement des bassins auront été mis à exécution. A ce moment, grâce aux réductions des

Digitized by Google

droits indiquées ci-dessus et à l'abaissement des tarifs que la Compagnie des Chemins de fer du Nord étudie pour les marchandises d'exportation, le trafic prendra une nouvelle et considérable extension.

Mouvement de la navigation. — Le port de Dunkerque est un port d'armement important et il occupe, à ce titre, le troisième rang parmi les ports français, venant immédiatement après Marseille et le Havre. En dehors des petits bâtiments affectés à la pêche au poisson frais, les navires de mer inscrits au port de Dunkerque étaient, au 31 décembre 1900, de 289, jaugeant ensemble 169.200 tonneaux; ces navires se subdivisaient en 236 voiliers, jaugeant 70.397 tonneaux et en 53 vapeurs, jaugeant 98.803 tonneaux.

Tableau des Compagnies de Navigation desservant le Port de Dunkerque

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	Nombre de navires en service	Tonnage total des navires en service	Nombre de voyages par an. Entrées
Compagnies françaises ayant leur port d'attache à Dunkerque, Vapeurs...	35	25.176	369
Compagnies françaises ayant leur port d'attache à Dunkerque, Voiliers...	17	39.710	24
Compagnies françaises ayant leur port d'attache ailleurs qu'à Dunkerque, Vapeurs...	40	62.004	160
Compagnies étrangères	143	157.692	492

Digitized by Google

Parmi les longs courriers attachés à Dunkerque se trouve le cinq mâts *France*, appartenant à l'importante maison A.-D. Bordes et fils, dont la jauge nette atteint 3.304 tonneaux et la portée 6.400 tonnes. C'est le plus grand voilier français à flot, et il n'est dépassé, à cette heure, comme dimensions, parmi tous les voiliers du monde en service, que par le cinq mâts allemands *Potosi* qui jauge 550 tonneaux de plus que lui. (1)

Le nombre total des navires de mer chargés ou sur lest, entrés et sortis du port de Dunkerque, a subi, en ces dernières années, les fluctuations suivantes :

Années	Nombre de Navires	Tonnage
1885	5.409	2.134.711
1890	6.433	2.982.203
1895	5.180	2.761.535
1896	5.388	3.009.441
1897	5.376	3.104.129
1898	5.661	3.424.434
1899	5.491	3.301.780
1900	5.381	3.225.784
1901	5.252	3.442.810
1902	4.920	3.455.629
1903	4.832	3.695 386

Ces fluctuations se répartissent d'après le tableau ci-après :

(1) Les grandes dimensions que l'on tend à donner aux nouveaux voiliers sont justifiées en partie par cette raison que, au dessus d'un certain tonnage, l'augmentation des dépenses, pour solde et vivres d'équipage, n'est pas en proportion régulière avec l'accroissement du tonnage. Toutefois, il est bon d'ajouter que l'on ne peut dépasser certaines dimensions car, si un immense navire est plus avantageux au point de vue commercial, en revanche il est à la mer d'un maniement plus difficile.

Digitized by Google

Mouvement général de la Navigation dans le port de Dunkerque

ANNÉES	LONG COURS		CABOTAGE		ESCALE		TOTAL	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
ENTRÉES								
1885.	2 210	950.218	510	120 832	»	»	2 720	1 071 050
1890.	2.396	1.213.076	742	210 699	»	»	3 138	1 423 775
1895.	1 789	1.132.204	721	210.841	»	»	2 510	1 343 045
1896.	1.890	1 244 220	702	204.978	70	56 478	2 662	1 505 676
1897.	1.871	1.255.153	725	216 128	87	78.954	2 683	1 550 235
1898	1.992	1.343.956	768	209 949	63	61.502	2.823	1 709 407
1899.	1 799	1 303.922	849	277.796	69	61.904	2 717	1.643 622
1900.	1 870	1 268.780	727	272.163	101	71 104	2 698	1 612 143
1901.	1.781	1.290.129	691	284 975	105	88 301	2 577	1 663 405
1902.	1.676	1 284 679	632	287 750	97	110 971	2.405	1 683 400
1903.	1 684	1.307.822	618	299 798	98	214.373	2 400	1.802 840
SORTIES								
1885	1.985	873 110	695	190 551	»	»	2 680	1 063.661
1890.	2.322	1.209.630	973	318.798	»	»	3.295	1 528.428
1895.	1.719	1.090 518	951	327 072	»	»	2.670	1 418 400
1896.	1.759	1.173.619	865	218,030	72	65 080	2 696	1 456 705
1897.	1.821	1.241.496	798	232.436	68	80 902	2 687	1 554 834
1898.	1.902	1.354.621	867	281 690	69	79 383	2 838	1.714.997
1899.	1.707	1.238.425	993	316 527	74	104 206	2 774	1 659 158
1900.	1.816	1.271 209	787	238.180	80	104 180	2.683	1 613.041
1901.	1.752	1.350.821	837	319 240	80	102.837	2.669	1 772 904
1902.	1.620	1.357.910	825	313 604	70	101.219	2 515	1 772 229
1903.	1.632	1.404 624	738	302.252	57	98.970	2.427	1 805.846

Digitized by Google

Tableau du Mouvement de la Navigation du Port de Dunkerque

Navires chargés et sur lest; Navigation d'escale non comprise

ANNÉES	LONG-COURS								CABOTAGE				TOTAL				TOTAL GÉNÉRAL	
	NAVIRES FRANÇAIS				NAVIRES ÉTRANGERS				NAVIRES FRANÇAIS				NAVIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS					
	Vapeurs		Voiliers		Vapeurs		Voiliers		Vapeurs		Voiliers		Vapeurs		Voiliers		Vapeurs et Voiliers	
	Nomb.	Tonnage	Nomb.	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nomb.	Tonnage	Nomb.	Tonnage	Nomb.	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
ENTRÉES																		
1885.	158	147.927	301	52.657	1.010	557.773	741	191.861	226	88.920	293	31.912	1.394	794.620	1.335	276.430	2.729	1 071.050
1890.	241	235.278	217	61.839	1.369	748.468	569	197.491	345	176.719	397	33.980	1.955	1 160 465	1.183	293.310	3.138	1 453.775
1895	179	170.195	177	49 318	1.164	786.320	269	126.371	429	188.940	292	21.901	1.772	1.145.455	738	197.590	2.510	1.343.045
1896.	202	182.673	187	75.321	1.209	874.766	262	111.460	454	177.501	308	24 477	1.865	1.234.940	757	211.258	2.622	1.446 198
1897.	178	138.988	181	77.302	1.231	951.502	284	87.361	507	199 290	218	15 838	1.916	1.289.780	683	180.501	2 599	1.470.281
1898.	243	179.744	195	88.870	1.197	967.972	357	157.370	550	246.237	218	14.712	1.990	1.393.953	770	260.952	2.760	1.654.905
1899.	263	192.385	182	82.585	1 062	920.912	292	108.040	541	259.794	308	18.002	1 866	1.373.091	782	208.627	2.648	1.581.718
1900.	249	205 624	184	84.458	1.157	888.362	280	90.342	453	252.659	274	19.504	1.859	1.346.645	738	194.304	2.597	1.540.949
1901.	241	204.868	193	69.687	1.105	932.496	242	83.078	469	269.028	222	15.947	1.815	1.406.392	657	168.712	2.472	1.575.104
1902.	234	201.863	192	68.450	1.010	948 233	240	66.027	453	275.129	179	12.627	1.697	1.425.225	611	147.204	2.308	1.572.249
1903.	249	201.824	179	82.792	982	1.004.222	253	52.585	401	228 525	247	18.525	1.632	1.434.571	679	153.902	2.311	1.588.473
SORTIES																		
1885.	109	98.946	169	31.160	1.007	561.142	700	181.862	297	131 368	398	59.183	1.413	791.456	1.267	272.205	2.680	1.063 661
1890.	228	212.446	136	50.452	1 393	753.694	565	193.038	492	271.320	481	47.478	2.113	1.237.460	1.182	290.968	3.295	1.528.428
1895.	136	113.210	124	41 993	1.187	800.250	272	135.065	599	295.587	352	32.385	1.922	1 209.047	748	209.443	2.670	1.418.490
1896.	112	88.869	131	61 130	1.252	903.495	264	120.155	660	208.075	205	29.961	2.024	1.200.439	600	211.246	2.624	1.411.685
1897.	119	84.012	143	81 016	1.267	986.212	295	90.255	619	184.141	179	48.294	2.005	1.254.365	617	219.565	2.622	1.473.930
1898.	185	128 569	140	81 904	1.219	979.082	358	164.969	683	254.413	184	26.647	2 087	1.362.064	682	273.520	2.769	1.635.584
1899.	189	111.344	129	79.937	1.083	941.271	306	105.873	739	267.977	254	47.550	2.011	1.320.592	689	233.360	2.700	1.553.952
1900.	204	160.606	123	81.300	1.229	941.395	260	87.968	486	209.722	301	28.464	1.919	1 311.723	684	197.732	2.603	1.509.455
1901.	226	214.383	126	67.021	1.171	988.774	229	80.643	555	300.099	282	19.147	1.952	1.503.256	637	166.811	2.589	1.670.067
1902.	227	228.386	115	67.998	1.048	995.058	230	66.474	556	292.519	269	20.575	1.831	1.445.963	614	155.047	2.445	1.601.010
1903	236	248.987	115	82.516	1.015	1.072.426	262	57.389	470	342.561	268	19.691	1.721	1.663.974	645	159.596	2.366	1.823.570

Digitized by Google

Digitized by Google

Tableau des Importations du port de Dunkerque

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.
Laines et déchets de laines	644.476	667.471	1.097.556	1.320.005	1.345.049	1.348.920	1.456.287	1.175.594	1.305.702	1.323.441	1.291.120
Graines oléagineuses	1.296.602	1.691.469	1.874.757	1 804.472	1.873.877	1.572.168	1.757.003	1.838.611	1.869.093	1.753.203	2.104.443
Céréales et farines	2.121.692	3 823.574	2.478.280	2.756.152	3 814.565	5.786.603	3.077.502	2.617.531	3.361.721	1.955.312	2.896.420
Nitrate de soude	731 472	1.995 973	1.707.996	1.893.531	1.665.957	1.849.189	2.204.336	2.318.671	1.824.826	1.754.916	1.767.297
Fonte, fer et acier	165 304	2.887.864	1 121.710	1.732 776	1.592.566	2.007.842	2.236.842	2.090.550	1.862.055	1.953.038	2.121.137
Bois communs	567.974	628.027	925.683	1.106.263	1.107 371	1.052 458	961.423	1.044.792	829.524	1.144.434	1.138.160
Huiles de pétrole et de schiste	»	»	218.060	419.565	403.021	499.424	606.085	513.191	518.145	572.828	643.120
Houille crue	1.348.736	2.295.883	709.987	604.063	600.895	774.112	810.148	2.312.817	1.343.178	753 024	501.674
Coton en laine	97.984	193.739	135.567	225.842	259.572	238.653	221.042	157.065	221 645	290.120	322.414
Zinc, métal et minerai	5.000	242.035	230.294	269.633	310 385	295 021	470.594	371.801	414.062	356.864	349.679
Jute brut, teillé, tordu	143.065	188.214	222.919	220.568	153.120	334.905	201.965	255.991	352.703	558.190	371.046
Riz	16.136	71.763	313.857	197.647	221.807	372.847	401.766	230.341	213.582	564.833	229.543
Fourrages, tourteaux, etc	139.310	133.432	192.928	240 910	»	»	324.594	278.815	423.262	382.316	431 025
Bitume et goudron	569 447	841.674	547.858	394.634	484.798	385.383	289.385	349.451	209.917	392.580	386.867
Pierres et terres pr arts et métiers	41.563	43.778	68.419	72.736	88.311	100.626	234.741	312.665	354 432	189.046	10 580
Pyrites	123.810	324.037	357.945	277.141	376.161	224 937	245.686	549.026	857 593	549.974	463.187
Produits chimiques	»	»	132.537	169.684	295.497	184.897	139.406	129.754	114.009	164.837	107.997
Minerai de manganèse	»	»	»	»	79.075	114.052	173 350	164.378	189.785	403.003	364.106
Guano et engrais organiques	8.370	36.187	59 521	131.776	103 687	135.943	90.981	94.396	94.981	93.052	88.962
Plomb, métal et minerai	55 926	39.609	10.515	29.751	43.186	38.213	87.447	74.113	62.693	34.926	67.053
Légumes secs et leurs farines	43.673	115.201	78.596	81.717	82.404	75 916	81 467	43.468	44.203	39.775	91.087
Machines et mécaniques	20.060	38.804	59.483	61.398	62.884	57.673	63.871	89.519	58.965	63.514	81.420
Lin teillé, peigné et étoupes	250.353	358.875	456 415	572.352	522.444	560.032	595.714	532.367	355.117	455.479	751 555
Autres marchandises	4.116.953	942.836	1.028.190	1.133.179	1.492.829	1.083 428	723.988	912 519	924.605	981.569	1.220.049
TOTAUX	12.506.906	17.560.445	14.029.073	15.715.795	16.679 449	19.093.242	17.455.623	18.457 430	17.805.798	16.730.275	17 799.941

Digitized by Google

Tableau des Exportations du [illegible]

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1883	1890	1895	1896	1897	1898	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	[illegible]	[illegible]					
Sucres	75.020	1.128.080	398 240	617 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Outils et ouvrages en métaux	36 113	76.542	87.556	78 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Fonte, fer et acier	96.807	217 543	185 136	240.967	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Fourrages	129 931	293.186	254 264	340.180	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Produits chimiques	»	»	109 623	178.507	174 77[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pierres et terres p. arts et métiers	»	»	236 150	158.619	258 8[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Céréales et farines	47 212	135 790	191 630	314 262	233 980	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Houille crue	379 381	271 911	727.014	588 011	[illegible]07.835	781 500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Matériaux à bâtir	»	55 731	108 059	94.205	173 969	268 4[illegible]	196 291	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Marne	»	»	39 000	70.600	115 500	110.100	316 929	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Malt, orge germée	»	»	82 553	81 0[illegible]	60 682	67 416	69 654	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Poteries, verres et cristaux	31 975	82 921	34 448	52 018	[illegible]	71.295	73 774	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Laines et déchets de laines	1 294	6.253	17 425	22.118	18 20[illegible]	15 772	38 302	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Fils de toute sorte	32 128	38 351	30.329	20 27[illegible]	[illegible]	[illegible] 901	41 050	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Machines et mécaniques	12 98[illegible]	15 759	20 641	16 [illegible]	[illegible] 148	[illegible] 503	30 118	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Zinc	»	»	7 718	7 400	[illegible]	[illegible] 473	44 012	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Graisses autres que de poisson	5 594	21 934	11 [illegible]	8 [illegible]	14 [illegible]	81 550	30 288	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Drilles	31 0[illegible]	35 812	28 0[illegible]	22 528	[illegible]	[illegible] 230	38 703	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Eaux-de-vie et liqueurs	2 805	21 712	22 [illegible]	21 621	[illegible]	30 031	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Meubles et ouvrages en bois	»	»	24 542	28 710	27 313	31 003	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pommes de terre et légumes secs	14 236	10 449	25 121	27 809	30 022	11 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Amidon	»	»	10 288	11 813	17 302	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Graines oléagineuses	»	»	21 357	92 127	12 071	[illegible] 401	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autres marchandises	432.150	695 008	307 013	977 400	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAUX	1 339 11[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Mouvement industriel. — Si le commerce et principalement les transactions avec l'étranger absorbent, pour une grande part, l'activité des négociants de Dunkerque, l'industrie occupe cependant dans la région une place des plus importantes, et la population ouvrière qu'elle emploie est à peu près aussi considérable que celle qui assure l'exploitation du port.

Toutefois, par suite de l'exiguïté des terrains libres dans l'enceinte des fortifications, la plupart des grands établissements industriels ont dû s'installer dans les communes suburbaines. Il existe néanmoins dans la ville même, et surtout dans les quartiers avoisinant les canaux qui relient les bassins maritimes aux voies navigables de l'intérieur, plusieurs usines occupant un nombreux personnel ; parmi elles on compte trois filatures de jute, deux filatures de coton, une des plus grandes fabriques d'huile végétale de France, trois malteries, une dizaine de brasseries, trois minoteries, une rizerie, deux établissements importants de constructions métalliques et chaudronneries, deux fonderies de fer et de cuivre, deux raffineries de sel, plusieurs savonneries, une scierie mécanique, une usine d'épuration d'huile minérale pour graissage, plusieurs forges de marine et de galvanisation, des tonnelleries, des corderies, des voileries, des fabriques de bâches, enfin les nombreuses fabriques de salaison où la morue, rapportée par les pêcheurs islandais, subit les préparations nécessaires à sa conservation.

Les établissements industriels les plus importants sont presque tous situés à l'extérieur des fortifications, dans les communes suburbaines de Saint-Pol, Petite-Synthe, Coudekerque-Branche, qui entourent la ville

Digitized by Google

à l'Ouest et au Sud et en sont en quelque sorte les faubourgs.

Parmi les plus considérables de ces établissements, il y a lieu de citer cinq filatures de lin ou de jute dont quatre avec tissage, une minoterie, une féculerie, une importante scierie mécanique, une grande raffinerie de pétrole, une raffinerie de soufre, une fabrique de phosphate de chaux, une fabrique d'huile végétale, de nombreuses briqueteries, brasseries, malteries, plusieurs fabriques de chicorée, de vernis, de peintures et enduits pour carènes de navires, des savonneries, des ateliers de tonnellerie, etc.

Dunkerque, de même que les communes environnantes, présente d'ailleurs, sous tous rapports, de grandes commodités pour usines qui y sont situées : les nombreux canaux qui sillonnent le pays leur fournissent des moyens de transport économiques, tant pour les produits fabriqués que pour les matières premières qui leur sont nécessaires ; le voisinage des bassins houillers du nord de la France et de la Belgique et la proximité de l'Angleterre leur assurent en tout temps un approvisionnement de combustible suffisant et à des prix souvent avantageux, en raison de la concurrence qui existe toujours entre les houilles de ces différentes régions.

En dehors de quelques petites embarcations, on ne construisait à Dunkerque jusqu'à présent que des navires destinés à faire la pêche de la morue en Islande. La Société des Ateliers et Chantiers de France qui s'est constituée, comme nous l'avons dit, au capital de 6 millions, a pour objectif la construction de cargo-boats d'une portée de 2 à 5.000 tonneaux et elle donnera sans

Digitized by Google

nul doute une vive impulsion à l'industrie des constructions navales.

Chaque année il est armé à Dunkerque, pour la pêche de la morue, environ 80 navires montés par 13 ou 1.400 hommes d'équipage. La campagne a lieu dans les mers d'Islande et dure environ 6 mois : les navires partent dans le courant du mois de mars et rentrent à la fin août. Leur tonnage moyen est de 94 tonneaux et l'armement complet d'un navire coûte environ 19.000 francs. Pour chaque nombre de 12 tonnes de 135 kilogrammes de morue pêchée, soit pour 1.620 kilos, le capitaine reçoit 40 francs, les hommes de l'équipage 18 francs, les mousses 8 francs.

La pêche du hareng s'effectue au moyen d'une quinzaine de lougres, d'une jauge nette de 6 à 10 tonneaux chacun et montés au total par 100 ou 110 hommes d'équipage. La pêche dure un ou deux mois par an sans interruption ; elle est faite sans salaison à bord et les harengs sont vendus pour la consommation. Les équipages se répartissent la moitié du prix de la vente, déduction faite de 20 o/o au profit de l'armateur.

La pêche côtière ou petite pêche est faite par environ 75 bateaux, représentant au total de 550 à 600 tonneaux et montés par 250 ou 300 hommes d'équipage. Ces derniers naviguent, comme les pêcheurs de harengs, à la part et chaque marin peut gagner en moyenne 300 francs par an. Les principaux poissons capturés sont les soles, les barbues, les turbots, les merlans, les carlets, les raies et autres poissons communs.

La pêche côtière au moyen de bateaux à vapeur n'a pas donné les résultats qu'on en attendait. Les trois

Digitized by Google

sociétés qui s'étaient formées dans ce but se sont dissoutes et ont liquidé leur flottille.

Relations de Dunkerque avec la France et ses colonies. — Les relations de Dunkerque avec le centre de la France sont établies soit au moyen des voies ferrées de la Compagnie des Chemins de fer du Nord, soit au moyen des canaux qui réunissent le port au réseau des voies navigables.

Par ces canaux descendent surtout des houilles du Nord et du Pas-de-Calais, des produits agricoles et denrées alimentaires, des matériaux de construction, des minéraux, des engrais, etc.; les marchandises qui au contraire remontent par la même voie sont des houilles anglaises, des minéraux, des matériaux de construction, des engrais, des bois à brûler, des denrées alimentaires, des produits agricoles, des produits de l'industrie métallurgique, etc.

L'examen des chiffres ci-après permet de se rendre compte de l'importance considérable du rôle de la navigation fluviale dans le trafic du port de Dunkerque. En effet, les navires de rivière qui franchissent annuellement les écluses reliant les canaux aux bassins du port transportent un tonnage de marchandises presque aussi fort que celui transporté par les voies ferrées.

Les relations commerciales de Dunkerque avec les autres ports français, grâce à la navigation de cabotage, sont des plus importantes; celles que cette ville entretient aussi avec les colonies françaises méritent d'être signalées. A l'Algérie, Dunkerque demande des vins, des céréales, des laines; à l'Indo-Chine, du riz; au Sénégal, des graines oléagineuses, etc. Par contre, ce port

Digitized by Google

Tableau du Trafic sur les Canaux et les Voies Ferrées de Dunkerque

ANNÉES	NAVIRES DE RIVIÈRE entrés et sortis du Port		TONNES DE MARCHANDISES transportées sur Canaux			TONNES DE MARCHANDISES transportées par voie ferrée		
	Nombre	Tonnage	Arrivées	Parties	Total	Arrivées	Parties	Total
1885.....	9.933	1.835.385	184.412	509.670	694 082	272.887	831.926	1.104.813
1890.....	11.208	2.014.076	274.981	591.958	866.939	395.962	1.074 943	1.470.905
1895.....	11.285	2.476.073	386.681	604.013	990.694	363.020	928.092	1.291.112
1896.....	11.872	2.581.454	419.459	584.224	1.003.683	372.125	1.037.816	1.409.941
1897.....	12.293	2.736.578	445.059	634.547	1.079.506	418.511	1.053.304	1.471.815
1898.....	13.661	3.093.348	475 850	744.285	1.220.135	493.277	1.136.413	1.809.690
1899.....	11.567	2.693.007	439.700	634.861	1.074.561	505.461	1.173.248	1.678.709
1900.....	11.017	2.533.970	431.242	615.871	1.047.113	550.294	1.224.388	1.774.682
1901.....	12.373	1.681.906	496.363	610.364	1.106.727	536.305	1.207.645	1.743.950
1902.....	11.258	1.473.977	450.429	549.445	999.874	412.021	1.108.109	1.520.130
1903.....	12.081	1.663.438	453.585	619.345	1.072.930	429.813	1.190.277	1.620.090

Digitized by Google

expédie en Tunisie des farines, des sucres, des fers ; en Algérie des légumes secs, des sucres, des huiles de lin, des pommes de terre; en Indo-Chine des vergeoises, des ciments, des fers, etc.

Par voie de cabotage, Dunkerque expédie dans les ports de la France, des houilles, des fers, des sucres, etc. ; en échange, il reçoit de ces ports, des bois, des vins, des résines, du savon, des produits chimiques, etc.

Mouvement Commercial par Cabotage à Dunkerque

ANNÉES	GRAND CABOTAGE		PETIT CABOTAGE		Grand et Petit CABOTAGE	
	Nombre de Navires chargés	Tonnes de Marchandises	Nombre de Navires chargés	Tonnes de Marchandises	Nombre de Navires chargés	Tonnes de Marchandises
Entrées						
1885	38	25.106	395	81.857	433	106.963
1890	1	590	651	185.167	652	185.757
1895	4	23.190	601	116.313	605	139.503
1896	6	29.437	650	123.217	656	152.654
1897	6	32.932	554	104.697	560	137.629
1898	5	34.284	613	129.485	618	163 769
1899	6	32.765	721	126.292	727	159.057
1900	2	40.120	609	127.259	611	167 380
1901	8	32.952	537	97.447	545	130.399
1902	4	27.911	510	92.700	514	120.610
1903	»	»	»	»	519	124.210
Sorties						
1885	18	9.098	654	176.746	672	185.844
1890	26	16.091	877	275.762	903	291.853
1895	23	81.485	855	291.642	878	373.127
1896	30	71.359	748	318.760	778	390.119
1897	28	106.458	723	288.830	751	397.288
1898	41	169.559	786	300.455	827	470.014
1899	35	173.849	861	319.930	896	493.779
1900	22	94.579	735	268.690	757	363.269
1901	21	148.199	755	286.765	776	434.964
1902	18	159.585	774	256.211	792	415.795
1903	»	»	»	»	703	468.046

Digitized by Google

Mouvement Commercial du Port de Dunkerque avec les Colonies Françaises

PAYS DE PROVENANCE	NOMBRE DE NAVIRES CHARGÉS ENTRÉS A DUNKERQUE										
	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Algérie	62	68	54	43	36	44	67	48	59	39	43
Etabl. fr. d'Afrique	»	»	2	»	»	»	»	1	2	3	3
Indes Françaises	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Indo-Chine	»	»	7	4	6	7	10	4	4	9	2
Madagascar	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
Martinique	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»
Pêche à la Morue	111	79	93	97	94	91	82	83	71	67	68
Sénégal	8	7	2	3	3	4	3	10	6	4	11
Tunisie	»	»	10	7	9	8	5	1	»	2	9
TOTAUX	182	155	168	154	150	154	167	147	143	124	136

PAYS DE DESTINATION	NOMBRE DE NAVIRES CHARGÉS SORTIS DE DUNKERQUE										
	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Algérie	16	58	52	25	21	19	7	6	8	14	43
Etabl. fr. de l'Inde	1	»	»	»	»	3	1	2	»	»	»
Et. fr. en Océanie	1	»	»	2	2	2	2	1	1	»	1
Guadeloupe	»	1	2	1	1	2	1	»	»	»	»
Guyane française	»	»	»	»	1	3	2	»	1	»	»
Indo-Chine	»	5	5	6	9	8	9	10	28	27	15
Madagascar	»	»	2	3	3	5	1	3	3	4	»
Mayotte, Nossi-Bé	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»
Pêche à la Morue	114	79	95	99	100	97	83	83	79	75	68
Sénégal	3	5	8	1	4	3	5	5	3	7	3
Tunisie	»	»	14	16	18	28	32	42	36	38	15
Autres	7	3	»	»	»	»	»	2	7	12	15
TOTAUX	142	152	178	153	159	170	144	154	166	177	160

Digitized by Google

Relations de Dunkerque avec les pays étrangers. — Surtout en ce qui concerne les importations, Dunkerque est en relations suivies avec nombre de pays étrangers, et leur demande principalement à tous des quantités importantes de matières premières. Par exemple, des laines brutes à la République Argentine, à l'Australie, à l'Angleterre, à l'Uruguay; des guanos au Pérou; d'autres engrais à l'Angleterre et à la République Argentine; des céréales à la Russie, à la République Argentine, aux Etats-Unis, à la Turquie; des légumes secs à l'Egypte; des fruits à l'Espagne, à la Turquie; des graines oléagineuses à la Russie, à l'Egypte, aux Indes anglaises; des mélasses à l'Allemagne; des tabacs à la Russie; des huiles de palme aux possessions anglaises de l'Afrique occidentale; des goudrons à la Suède; des bois à la Russie, à la Suède, aux Etats-Unis, à la Norvège, à la République Argentine; des cotons en laine à l'Egypte, aux Indes anglaises, aux Etats-Unis; du lin à la Russie; du chanvre à l'Italie; du jute à l'Angleterre et aux Indes anglaises; des tourteaux à la Russie, à l'Angleterre, à l'Espagne, aux Etats-Unis; des phosphates aux Etats-Unis; des pyrites à l'Espagne; des houilles à l'Angleterre; des huiles de pétrole aux Etats-Unis; des minerais à l'Espagne, à l'Italie, à la Grèce; des rails d'acier à la Belgique; du plomb à l'Italie, etc.

Par contre, Dunkerque expédie, mais en moindres quantités, des fils de jute et de chanvre en Angleterre; des bouteilles vides dans le même pays; du superphosphate de chaux au Danemark; des nitrates de soude en Espagne; des potasses et des carbonates de potasse en Angleterre; de l'acier dans les Indes anglaises; de l'étain en Angleterre; du ciment dans la République Argentine

Digitized by Google

Tableau des relations du port de Dunkerque avec les pays étrangers

PAYS DE PROVENANCE	NOMBRE DE NAVIRES CHARGÉS ENTRÉS DANS LE PORT DE DUNKERQUE										
	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Russie, Mer Baltique	101	127	143	152	120	147	142	140	133	108	157
Russie, Mer Noire	25	37	26	33	39	29	29	25	17	24	23
Suède et Norvège	93	77	80	112	97	60	67	64	46	55	54
Danemark	12	7	8	5	10	5	2	4	2	2	1
Angleterre	696	807	601	564	581	601	529	695	536	557	487
Allemagne	268	55	63	52	45	19	6	5	10	8	7
Pays-Bas	60	53	52	50	55	50	55	51	56	67	66
Belgique	3	140	1	3	5	14	8	11	7	26	14
Portugal	34	25	17	9	15	7	12	25	31	14	14
Espagne	309	276	139	166	123	146	159	154	188	205	188
Autriche-Hongrie	7	4	»	3	5	2	1	»	2	»	1
Italie	13	2	5	5	7	17	18	19	23	7	18
Grèce	2	1	3	3	3	3	6	3	5	4	5
Roumanie et Turquie	87	151	35	44	48	27	18	16	10	20	6
Côte occid. et autres pays d'Afriq.	6	6	1	»	2	1	1	»	1	3	1
Egypte	8	9	13	10	6	10	8	7	6	14	2
Maroc	6	9	3	2	1	2	2	1	1	2	2
Indes et autres possess. angl.	55	42	34	32	24	67	44	37	46	42	55
Australie	8	5	28	23	28	25	33	22	24	26	16
Etats-Unis	61	65	31	35	52	83	29	28	33	25	24
Uruguay et Républ. argentine.	82	112	111	129	116	133	132	99	104	83	113
Chili et Pérou	8	2	62	74	51	63	75	64	64	49	51
Autres	»	»	»	1	»	8	»	»	»	1	1
TOTAUX	1.944	2.012	1.456	1.507	1.433	1.519	1.376	1.470	1.365	1.342	1.306

Digitized by Google

Tableau des relations du port de Dunkerque avec les pays étrangers

PAYS DE DESTINATION	NOMBRE DE NAVIRES CHARGÉS SORTIS DU PORT DE DUNKERQUE										
	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Russie, Mer Baltique	6	5	21	11	8	12	8	7	7	7	5
Russie, Mer Noire	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Suède et Norvège	10	11	10	7	7	4	2	6	3	4	11
Danemark	5	17	21	15	12	2	4	8	7	12	20
Angleterre	460	712	616	665	762	752	685	731	672	583	586
Allemagne	30	43	22	6	4	2	5	9	10	8	23
Pays-Bas	72	70	51	53	58	49	57	54	64	57	67
Belgique	9	8	1	5	3	3	»	1	6	9	14
Portugal	2	9	1	»	2	»	»	»	»	»	1
Espagne	15	25	25	36	24	21	23	24	25	21	21
Autriche-Hongrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Italie	10	14	1	2	2	1	2	7	19	10	7
Grèce	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Roumanie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Côte occid. et autres pays d'Afriq.	»	»	»	»	1	»	1	»	»	1	»
Egypte	»	»	3	»	»	»	»	»	»	1	3
Maroc	»	3	»	7	1	1	2	»	2	»	»
Indes et autres possess. angl.	»	»	»	2	1	»	1	»	2	»	»
Australie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis	37	3	10	10	18	24	20	2	15	7	11
Brésil	»	5	1	6	5	3	8	1	»	1	»
Uruguay et Républ. argentine	»	27	4	8	7	16	4	9	22	30	31
Chili	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres	2	1	6	5	»	2	»	2	»	5	»
TOTAUX	658	953	793	838	915	804	822	856	855	765	806

Digitized by Google

et en Espagne; des ardoises et des phosphates en Angleterre; de la craie aux Etats-Unis; des fourrages en Angleterre; des sucres au Canada, en Italie, en Hollande, en Suède, en Angleterre; des graines oléagineuses en Espagne, etc., etc.

Digitized by Google

IV

Gênes.

La ville et sa population. — Dès l'époque romaine, ainsi que le rappelle Elisée Reclus, Gênes était un « emporium » des Ligures, et ses marins parcouraient toute la mer Tyrrhénienne; au moyen âge, lors de la grande prospérité de la République, son pavillon flottait dans tous les ports du monde connu; enfin c'est elle qui, par l'un de ses fils, Christophe Colomb, eut l'honneur d'inaugurer l'histoire moderne par la découverte du nouveau monde. De tout temps, les excellents marins génois, montés sur leurs petits et solides navires, ont ainsi couru les mers à la recherche du profit.

Aux époques barbares, quand l'homme n'avait pas subjugué l'Apennin par des routes faciles, Gênes, encore dépourvue de marchés d'approvisionnement dans l'intérieur des terres, ne possédait point d'avantages naturels sur les autres ports de la côte ligure; mais, dès que le mur des montagnes fut abaissé par l'art et que les plaines du Piémont et de la Lombardie se trouvèrent en libre communication avec le golfe, alors la position géographique de Gênes prit toute sa valeur. Placée à l'aisselle même de la péninsule italienne, au point le plus rapproché des riches campagnes de l'inté-

Digitized by Google

rieur, c'est elle qui devait s'emparer du monopole commercial dans cette partie de l'Europe.

Les Génois passaient jadis pour être violents et faux, avides de luxe et de pouvoir, insoucieux de tout ce qui ne leur procurait pas l'argent ou le droit de commander. « Une mer sans poissons, des montagnes sans forêts, des hommes sans foi, des femmes sans vergogne, voilà Gênes! » disait l'ancien proverbe répété par les ennemis de la cité ligure. Les dissensions entre les nobles familles génoises qui voulaient s'emparer de la direction des affaires étaient presques incessantes; mais, chose remarquable, au-dessus de la lutte des partis, l'immuable banque de Saint-Georges, véritable république dans la république, continuait tranquillement à manier les affaires de commerce et d'argent; et les richesses ne cessaient d'affluer vers la cité. C'est ainsi que Gênes a pu bâtir ces palais, ces colonnades de marbre, ces jardins suspendus qui lui ont mérité le surnom de « Superbe. » Toutefois, la ruine finit par atteindre la banque et, au milieu du dix-huitième siècle, la banqueroute réduisit Gênes à l'impuissance.

Pendant près de cent années, la décadence de cette cité fut grande, et nombre de ses plus beaux édifices menaçaient de tomber en ruines. Quand on parlait de Gênes, on disait : Naître, grandir, grandir encore, puis s'arrêter, puis décroître... enfin disparaître, voilà son histoire. Le réveil de l'Italie a permis à Gênes de donner un éclatant démenti à ces funestes pressentiments et de reprendre, avec plus de force que jamais, un vaste mouvement ascendant. Les passions politiques l'ont aidée dans cette entreprise : le commandant Marselli, professeur à l'école supérieure de guerre de

Digitized by Google

[illegible] du Saint-Gothard accrut encore [illegible]
[illegible] de Gênes : mettant, en effet, [illegible]
[illegible] mètres de Bâle, tandis que Marseille [illegible]
[illegible] de 727 kilomètres par voie ferrée, [illegible]
[illegible] rendu, aux marchandises débarquées
[illegible] à la Suisse et à l'Allemagne méri-
[illegible] de l'Europe centrale beaucoup plus
[illegible] économique. Dès 1885, M. Ed-
[illegible] établissait que la
[illegible] profit de Gênes,
[illegible] tonnes de marchandises, soit le
[illegible] wagons de 10 tonnes à
[illegible] = [illegible] francs. Or,
[illegible] ans et
[illegible] bénéfice
[illegible]

[illegible] Saint-Gothard.
[illegible]

Suisse et l'Allemagne, l'entrepôt du commerce des charbons, des céréales, des cotons, etc.

Il paraît hors de doute que l'achèvement du Simplon, en 1905-1906, accroîtra encore, dans des proportions énormes, la puissance commerciale de Gênes et toujours au détriment particulier de Marseille. Cette ville perdra, en effet, définitivement toute la Suisse romande, c'est-à-dire non seulement un pays industriel mais un pays qui voit affluer chaque année plus de 200.000 étrangers et qui constitue par cela même un grand centre de consommation.

A la veille du percement du Saint-Gothard, le port de Gênes n'était pas préparé au superbe avenir qui s'ouvrait devant lui. Situé dans une baie en hémicycle, large de 1300 mètres, profonde de 800 et ouverte vers le Sud, il n'était protégé que par la pointe de la Lanterne et le Molo Nuovo à l'Est, et le Molo Vecchio à l'Ouest ; aussi la baie de Gênes n'était guère tranquille et les navires ne pouvaient aborder et travailler qu'en peu de points.

Plusieurs projets avaient été discutés pour améliorer cette situation, quand un don de 20 millions du duc de Galliera imposa un programme de travaux que le gouvernement, en vertu de la loi du 9 juillet 1876, a exécuté en dépensant de son côté une somme considérable. Ces travaux comprenaient la construction de nouveaux môles agrandissant le port et créant de ce fait un avant-port et un port neuf.

En même temps, plusieurs nouvelles rues ont été tracées pour unir la ville aux quais; d'autres ont été élargies et améliorées, et il a été ainsi permis de faire disparaître une masse de ruelles sales où grouillait une

Digitized by Google

Digitized by Google

communication des lieux de débarquement et d'embarquement avec les magasins de dépôt et les lignes de chemins de fer ».

Les travaux furent entrepris dès l'année suivante et consistèrent, tout d'abord, dans la construction de deux môles, ainsi que nous l'avons dit tantôt. L'un, l'occidental, appelé Ferrari Galliera, s'appuye sur l'ancien môle neuf et se dirige d'abord vers le Sud avec un premier bras de 657 mètres, puis plie vers l'Est-Sud-Est avec un second bras de 843 mètres. L'autre, l'oriental, dit Giano, part de la côte de Carignano et a une longueur de 595 mètres dans la direction Ouest-Sud-Ouest. Ces deux môles forment d'abord un avant-port de 104 hectares de superficie, puis un port intérieur de près de 106 hectares. L'entrée de l'avant-port a 650 mètres environ de largeur.

Contrairement à ce que l'on avait espéré, tous ces travaux n'ont pas modifié bien sérieusement la situation du port de Gênes qui reste, dans une large partie, exposé aux vents du Sud-Est : certains critiques affirment même que les eaux de l'ancien port étaient bien plus tranquilles qu'elles ne le sont actuellement. La cause en serait attribuée à ce fait qu'autrefois les ondes, soulevées par le vent, pouvaient s'étendre sans difficulté, tandis qu'aujourd'hui elles viennent heurter les quais verticaux, devant l'entrée de la passe et se répercutent alors dans le port, en formant cette *risacca* si nuisible aux opérations commerciales. Notons, à cette occasion, que la forte marée du mois de novembre 1898 emporta une partie du môle Galliera et montra l'absolue nécessité de nouvelles améliorations.

En ce qui concerne les quais du port, on peut presque

Digitized by Google

à une Société allemande, Gênes est en possession, à cette heure, d'un *silos* ou vaste bâtiment ayant pour but de servir de réservoir de grains. Ce *silos* comprend plus de 300 cellules, construites en ciment armé et pouvant contenir chacune plus de 100 tonnes. Au-dessus et au-dessous des cellules courent des voies ferrées sur lesquelles circulent des vagonnets qui emplissent et vident les cellules au moyen d'ouvertures *ad hoc*. 16 bascules automatiques assurent le pesage et et la mise en sac : chaque bascule peut peser 190 sacs à l'heure ; on arrive donc à mettre en sacs 3.000 tonnes par jour, et le double en travaillant la nuit, grâce à l'éclairage électrique du *silos*. La force motrice est de 900 chevaux.

Enfin, on vient d'établir à Gênes, encore, un établissement commercial œnologique pouvant contenir 67.000 hectolitres de vin. Le bâtiment est tout en ciment armé : le sous-sol est destiné au dépôt, à la réparation, au lavage, à la fabrication des caisses et tonneaux ; une partie du rez-de-chaussée est réservée aux fûts pleins, l'autre partie contient 24 réservoirs enduits de verre et de la capacité de 800 hectolitres chacun. Dans cet établissement, qui rivalise avec les plus renommés, les négociants peuvent procéder à toutes les opérations qui leur paraissent utiles pour leurs affaires avec l'intérieur du pays ou avec l'étranger : clarification, mélange, mise en bouteille, etc.

Outillage des quais et bassins. — Pendant longtemps, à Gênes, les opérations d'embarquement et de débarquement se sont faits, non à quai, mais au moyen d'allèges, sur lesquelles on entreposait toutes les marchan-

Digitized by Google

dises sujettes à manutention. D'ailleurs l'outillage mécanique du port était tout au moins très insuffisant : le plus grand nombre des grues qui existaient étaient à bras, de faible force et, de ce fait, assez peu employées. Enfin le port ne possédait que trois appareils de radoub : un bassin, une forme flottante et une cale de halage, qui ne répondaient, ni comme nombre, ni comme dimensions, aux besoins nouveaux.

Aussi la donation Galliera voulut que les quais fussent pourvus « de hangars, de voies ferrées, d'appareils mécaniques de manutention construits d'après les systèmes les meilleurs et les plus récents. Il sera établi, était-il ajouté, des appareils de radoub pour la visite et la réparation des navires. Les tarifs d'usage de ces installations et de ces appareils ne pourront jamais dépasser le minimum des tarifs analogues, en vigueur dans les ports rivaux étrangers les plus importants. »

Aujourd'hui les quais de Gênes sont pourvus de 80 grues fixes ou mobiles, de 10 jiggers de 400 kilos et de 24 cabestans ; en outre, on vient d'achever l'installation de dix-huit de ces instruments mus par l'électricité et ayant donné lieu, à eux seuls, à une dépense de 2 millions et demi. D'autre part, tous les perfectionnements connus pour le déchargement rapide des grains ont été adoptés. Les navires viennent s'amarrer le long d'une passerelle en fer portée sur six piles auxquelles correspondent six aspirateurs qui prennent le grain dans la cale des bâtiments et l'envoient dans des balances, puis dans un distributeur central d'où il il est enfin réparti soit dans les magasins, soit sur wagons.

En ce qui concerne les formes de radoub, il en

Digitized by Google

existe tout d'abord deux anciennes : l'une de 89 mètres de long et 21 de large ; l'autre de 98 mètres de long et 24 de large. Ensuite, dans l'avant-port, derrière le môle Giano, on en a construit deux autres dont les dimensions sont les suivantes :

	Longueur	Largeur	
		Au Radier	Au Couronnement
N° 1.....	179 mètres	21,06	29,40
N° 2.....	219 »	14,64	24,92

Le bassin n° 2 peut, par des portes intermédiaires, se partager en deux combinaisons : l'une de 90 et 110 mètres, l'autre de 130 et 70 mètres.

Gênes est desservie par deux chemins de fer principaux : 1° celui du littoral qui la met, vers l'Ouest, en communication avec le midi de la France par Vintimille et Nice ; vers l'Est et le Sud, avec l'Italie centrale et méridionale par Pise et Florence d'une part, Pise et Rome d'autre part ; 2° celui d'Alexandrie qui la met, vers le Nord, en communication avec la Haute-Italie et les passages des Alpes, les uns conduisant en France par le Mont-Cenis, les autres, en Suisse et en Allemagne par le Saint-Gothard.

Par suite du resserrement de la ville entre les montagnes et la mer, ainsi que nous l'avons déjà indiqué, les voies ferrées ne peuvent accéder à Gênes que par des souterrains percés dans l'amphithéâtre des hautes collines qui entourent la baie. Aussi la véritable gare de petite vitesse est-elle à Sampierdarena, en dehors mais à proximité de Gênes. De cette gare de petite vitesse se détachent deux lignes : l'une aboutissant à la gare proprement dite de Gênes, celle de Piazza

Digitized by Google

Principe ; la seconde débouchant sur les quais du port, à San-Benigno, près de l'enracinement du môle neuf. De San-Benigno les rails se développent sur tout le pourtour des quais, en desservant les deux autres gares maritimes de Santa-Limbania et de la Piazza Caricamento ; en résumé, la longueur totale des diverses sections de voie ferrée qui dépendent des trois gares maritimes est de 32 kilomètres.

La superficie occupée sur les quais par les voies ferrées, routes et autres services, est ainsi indiquée :

	Mètres carrés
Chemins de fer et routes carrossables.	302.191
Gares de chemins de fer et bureaux.	51.191
Total.....	592.861

Les convois de marchandises qui ne cessent de circuler sur les rails des quais attestent l'activité commerciale de Gênes. En 1900, le nombre de vagons mis en mouvements a été de 308.388, en augmentation de 4.833 sur l'année précédente, et se répartissant ainsi :

Station de San-Benigno.....	173.116	vagons
» de Santa-Limbania...	84 870	»
» de Piazza Principe...	4.889	»
» de Piazza Caricamento	45.513	»

Néanmoins, le Commerce déclare que le nombre de vagons mis journellement à sa disposition est insuffisant et les plaintes élevées à ce sujet contre la Compagnie du chemin de fer sont constantes.

Digitized by Google

Améliorations réclamées. — Quand le percement du tunnel du Saint-Gothard eut donné à Gênes une activité à laquelle elle était loin de s'attendre, on reconnut vite que les travaux entrepris à la suite du don du duc de Galliera ne seraient pas suffisants et qu'il y aurait lieu de les développer largement. Depuis lors, de nombreux projets ont été formés, mais aucun n'a entièrement prévalu; toutefois, une loi de 1897 a autorisé : 1° la construction, au prix de 5 millions, d'une grande gare dans la partie orientale de la ville, au Bisagno, gare devant être mise en communication par un tunnel avec le port et avec la ligne projetée Gênes-Plaisance; 2° l'agrandissement de l'ancienne gare Piazza Principe, en en modifiant l'aménagement et en dépensant à cette fin trois millions 900.000 francs; 3° l'exécution, dans le port, de travaux d'une valeur de neuf millions, ayant pour but de répondre aux exigences d'un trafic annuel représenté par 6 millions de tonneaux : ces travaux consistant dans l'agrandissement de divers appontements, la création de nouveaux quais dans l'avant-port, le comblement du petit bassin du Mandraccio et la transformation de diverses grues des quais.

Une somme de six millions au total, au lieu de dix-huit, a été dépensée à cette heure pour les travaux que nous venons d'indiquer, et Gênes réclame au plus tôt l'achèvement de tous ces plans et projets auxquels sont venus, depuis, s'en ajouter bien d'autres.

Le mouvement maritime de Gênes a été, en 1900, par rapport à l'année précédente, en augmentation de 632 navires et de 678.000 tonneaux; il atteint déjà, à cette heure, le chiffre que l'on ne pensait atteindre que dans quatre ou cinq ans. Or, comment Gênes pourra-t-elle

Digitized by Google

répondre aux nécessités du trafic, si rien n'est modifié d'ici l'ouverture du Simplon ? C'est là le sujet des préoccupations générales dans la Haute-Italie et c'est pour y répondre que des projets nombreux sont à l'étude.

Deux problèmes existent : celui du port lui-même et celui des voies ferrées. Celui du port est le moins inquiétant et peut se résoudre progressivement : sa solution consistera d'abord dans l'achèvement des travaux projetés à la suite de la loi de 1897, puis dans l'exécution de quelques œuvres nouvelles : prolongements du Môle Neuf, des ponts Caracciolo, Assueroto, Colombo, Frédéric Guillaume, qui donneront un développement considérable de nouveaux quais ; la construction de magasins et hangars, celle d'un nouveau môle au Bisagno, de quais et de cinq ponts à la Malapaga ; comme accessoires : éclairage électrique, 108 nouvelles bouées, 80 nouvelles grues hydrauliques, etc. Coût environ 50 millions.

Moins facile est la solution du problème des voies ferrées et, si séduisant qu'apparaisse l'avenir de Gênes, il n'en est pas moins certain qu'actuellement ce problème obscurcit l'horizon. Resserrée entre la montagne et la mer, Gênes, nous le redisons ici, ne peut offrir les espaces voulus pour contenir un nombre de voies de raccordement suffisant pour activer le départ des trains, une fois le chargement de ceux-ci complété ; ensuite l'étranglement des voies sur Sampierdarena, où circulent plus de 200 trains par jour, paralyse le trafic. On a dû plusieurs fois, pour parer à l'encombrement, suspendre à différentes reprises les expéditions en petite vitesse des diverses gares du réseau à destination de Gênes et cela a arrêté, pendant plusieurs jours, au détriment du commerce, le courant de l'exportation.

Digitized by Google

Un semblable état de chose ne peut durer sans graves inconvénients : la nécessité de nouveaux débouchés s'impose et c'est ainsi qu'est née l'idée, aujourd'hui consacrée par une loi, du raccordement Gênes-Rivarolo avec établissement d'un parc pour 2.000 wagons et d'une grande station de triage à Campasso, lieu distant des quais de 1.500 à 2.000 mètres seulement. Toutefois, ce ne sont là que des palliatifs et des mesures plus importantes s'imposent ; mais celles-ci ne peuvent consister que dans l'ouverture de nouvelles voies de communication à travers l'Apennin, entre Gênes et la Haute-Italie et, par celle-ci, avec le Gothard et le Simplon. Actuellement, deux projets rivaux sont étudiés : la ligne Genova-Gavi-Novi, qui raccourcirait la distance sur Milan et Turin, les deux plus importants clients de Gênes, d'une quinzaine de kilomètres, et la ligne déjà signalée Genova-Piacenza qui aurait l'avantage de relier Gênes au réseau de l'Adriatique et de la mettre en communication, par Crémone, avec la ligne du Brenner, mais en allongeant, d'une trentaine de kilomètres, la distance entre Gênes et Milan.

Tels sont les desiderata : ce qui en a arrêté jusqu'ici la réalisation, c'est la question d'argent. Le gouvernement, qui veille avec quelque raison à l'équilibre du budget, ne veut pas entendre parler de consacrer aux nouvelles voies ferrées une somme de 150 à 200 millions. Mais il est question, pour faire face à ces fortes dépenses, d'adresser un appel aux sociétés locales (Province, Ville, Chambre de Commerce, etc.), qui, constituées en Consortium (1), viendraient en aide à

(1) Ce Consortium a été établi par la loi que le parlement italien a voté en février 1903. Ses pouvoirs sont largement étendus et les ser-

Digitized by Google

Digitized by Google

Mouvement de la Navigation dans le Port de Gênes

ANNÉES	CABOTAGE				LONG-COURS				TOTAL	
	Voiliers		Vapeurs		Voiliers		Vapeurs			
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
ENTRÉES										
1885	2.985	207.736	676	365.983	595	230.992	2.033	2.037.558	6.289	2.842.269
1890	2.726	194.314	996	552.627	534	154.915	2.066	2.457.926	6.322	3.359.782
1895	2.174	152.045	863	474 225	534	167.099	2.491	3.172.316	6.062	3.965.685
1896	2.264	152.246	934	486.643	452	138.279	2.491	3.256.583	6.141	4.033.751
1897	2.298	168.573	959	521.264	477	135.890	2.547	3.461.036	6.281	4.286.763
1898	2.171	143.568	999	614 842	424	137.417	2.602	3.495.066	6.196	4.390.893
1899	2.384	158.104	1.001	578.754	502	153.005	2.640	3.663.885	6 527	4.553.748
1900	2.704	162.137	920	551.177	466	168.417	2.720	3.948·655	6.810	4.830.386
1901	1.971	136.619	831	558.640	438	160.518	2.725	4.164.940	5.965	5.020.717
1902	2.117	151.464	994	626.872	432	134.239	2.944	4.597.626	6.487	5.510.201
SORTIES										
1885	2.931	212.973	1.399	1.017.041	477	178.931	1.326	1.375 599	6.133	2.784.544
1890	2.874	219 472	1.412	965.746	367	137.009	1.666	2.037.541	6.319	3.359.768
1895	2.238	168.630	1.426	1.011.393	369	128.695	1 885	2.620.195	5.918	3.928.913
1896	2.374	175.884	1.504	1.017.851	372	131.516	1.897	2.761.532	6.147	4.086.783
1897	2.433	183.792	1.542	1.092.951	307	100.291	1.965	2.973.393	6.247	4.350.427
1898	2.498	178.222	1.566	1.158.063	274	120.621	2.157	3.177.353	6.495	4.634.259
1899	2.558	180.165	1.486	1.068.719	302	123.248	2.097	3.123.997	6.443	4.496.129
1900	2.808	182.805	1.256	904.436	332	144.913	2.396	3.665.005	6.792	4.897.159
1901	2.095	159.046	1.295	1.045.343	283	134.480	2.264	3.737.057	5.937	5.075.926
1902	2.113	170.503	1.441	1.119.408	278	106.825	2.462	4.062.636	6.294	5.459.372

Digitized by Google

faut citer : la Société Royale Hongroise *Adria* ; la Société Belge *Cockerill* ; la Compagnie *Fraissinet* ; le *Norddeutsche Lloyd Allemand* ; l'*Atlantic and Eastern Steam Ship' Company* ; la *General Steam Navigation Company* ; la *Prince Ligne* ; la *Wilson Sons Company* ; la *Leyland* ; la *Koninklyke Nederlandesk Stomb Maats-chappy* et la *Compagnie de Navigation de Valence.*

Mouvement commercial.— Nous avons dit déjà dans quelles proportions, au cours de ces dernières années surtout, le mouvement commercial du port de Gênes s'était développé et quelles en étaient les principales raisons. Nous avons, en quelques pages, à étudier ici ce mouvement commercial.

Et, d'abord, il y a lieu d'indiquer que Gênes est principalement un centre d'importations beaucoup plus qu'un centre d'exportations. Les quantités de marchandises qui pénètrent dans le port sont plus de dix fois supérieures à celles qui en sortent et, par les voies ferrées, les marchandises d'importation sont aussi bien supérieures à celles d'exportation. Toutefois, depuis quelques années, les exportations ont pris une sérieuse extension ainsi qu'on pourra le constater dans le tableau du mouvement commercial du port de Gênes.

Par la voie de mer, il est importé principalement à Gênes des charbons, des céréales, des farines, des minerais, des métaux, des fers, des cotons, des bois, des denrées coloniales, des tabacs, etc ; par la voie de terre, il arrive surtout des pierres, vaisselles, verres, cristaux, des animaux et produits d'animaux, des papiers, cartons, des produits chimiques, des parfumeries, etc. Par contre, par la voie de mer on exporte, en majeure partie, des

Digitized by Google

spiritueux, boissons et huiles, des pâtes alimentaires, de la paille, des espèces médicinales, des résines, du chanvre, lin, jute, etc. Par la voie de terre, les exportations ne comptent, en presque totalité, que des couleurs, teintures et tannins.

Voici, d'ailleurs, le total des recettes effectuées annuellement à Gênes, par la douane italienne :

ANNÉES	FRANCS	ANNÉES	FRANCS
1885. .	88.184.403	1898...	96.248.755
1890...	84.076.396	1899...	95.325.991
1895...	93.657.782	1900...	90.551.181
1896...	92.033.620	1901...	90.783 389
1897...	96.228 092	1902...	80.522.460

Le mouvement des marchandises, arrivées ou parties des diverses gares de Gênes et de celle de Sampierdarena, et qui ont été transportées sur les voies ferrées, en petite vitesse, a été le suivant au cours de ces dernières années :

ANNÉES	ARRIVAGES	EXPÉDITIONS
1885...	6.077 537 qx. m.	19.316.633 qx. m.
1890...	7.460.571 »	25.102.057 »
1895...	7.395.570 »	29.620.019 »
1896...	6.553.745 »	30.088.183 »
1897...	7 718.725 »	30.626.442 »
1898...	8.130.871 »	33.568.746 »
1899...	7.887.944 »	34.834.775 »
1900...	9.305.281 »	35.115.721 »
1901...	9.166.520 »	34.748.340 »
1902...	9.889 089 »	38 164.753 »

Digitized by Google

... ; la Société Royale
Société Belge Cockerill ; la C...
Norddeutsche Lloyd Allemand
Steam Ship' Company ; la C...
Company ; la Prince Ligne ;
la Leyland ; la Koninklyke
... et la Compagnie de

Mouvement commerc...
quelles proportions, a...
surtout, le mouvem...
s'était développé et...
raisons. Nous avo...
ce mouvement c...
Et, d'abord, ...
également a...
gation cert...

[illegible]

Gén...
min...
de...
il...

quantités totales de marchandises, par mer dans le port de Gênes, se chiffres suivants :

Marchandises dans le Port de Gênes

	ORTATIONS		EXPORTATIONS		
	Long-Cours	Total	Cabotage	Long-Cours	Total
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
	1.802.674	2 312.012	249.306	159.494	408.800
	2.249.312	2.913.041	562.794	694.548	1.257.342
	2.930.255	3.640.814	361.292	328.048	689.340
967	3 459.543	3.817.450	161.420	574.954	736.374
312	3.461.679	3.935 191	232.304	367.064	599.368
963	3.831.086	4.236.349	274.926	445.856	720.782
829	3.796.598	4.208.427	277.669	489 397	758.066
128	4.100.413	4.580.841	352.408	492.909	845.317
952	4.038.750	4.328.702	302.267	505.758	808.025
052	4.357.918	4.789.970	281.127	488.769	769.896

ment industriel.— On se ferait une idée très de Gênes, si l'on n'envisageait que la petite ccupée par elle sur une partie restreinte de la réalité, Gênes est le centre d'une zone très qu'on appelle la « Rivière » et où prospèrent ndustries de toute espèce. Il y a d'ailleurs longtemps e mouvement d'extension a commencé et que s a franchi l'étroite frontière qui l'enserre ; toute- **depuis une quinzaine d'années surtout, ce mouve- s'est largement développé et, parmi les localités inant Gênes où l'industrie s'est le plus répandue, ut citer, au premier rang, le faubourg populeux de npierdarena.**

Digitized by Google

[illegible] de toutes les industries comprises [illegible] l'influence génoise serait longue et inu[illegible] usines les plus rapprochées [illegible] les fabriques de pâtes alimen[illegible] de savon, des fonderies, des usines [illegible] les fabriques de chapeaux, des [illegible] les fabriques de couvertures et [illegible] tannerie seule fait fonctionner, [illegible] 56 usines dont 36 à vapeur, [illegible] ces tanneries ont au total [illegible] 525 ouvriers ou ouvrières.

[illegible] combien Gènes et ses environs [illegible] point de vue industriel, c'est la [illegible] de charbon débarqué sur les [illegible] la gare maritime de San-Benigno. [illegible] atteint aujourd'hui annuellement, près de [illegible] tonnes : on a eu donc raison de dire que Gènes [illegible] pour ainsi parler, « la mine de charbon de la [illegible] partie de la Haute-Italie ».

[illegible] les constructions navales est nulle dans la [illegible] de Gènes proprement dite, parce que l'espace qu[illegible] serait nécessaire y fait absolument défaut, elle est, au contraire, bien développée à Pegli, à Sestri-Ponente, à Rapallo, à Sampierdarena. L'arsenal de la Darsena, à Gènes, avait transporté un des premiers ses chantiers de construction vers l'est de la ville, à l'embouchure du torrent de Bisagno ; ces chantiers, dits de la Foce, ont largement prospéré depuis et sont capables de construire les grands vapeurs.

Dans les applications de l'électricité à l'éclairage, à l'industrie, à la traction, Gènes tient une des premières places soit par le développement donné à ces applica-

Digitized by Google

tions, soit surtout par la difficulté et l'importance des problèmes résolus. En mars 1889, la « Société des Aqueducs de Ferrari-Galliera de Gênes » établissait une importante transmission de force dans la vallée du Polcevera qui, usant de la force hydraulique du Gorzente, distribuait le travail mécanique à une quantité d'usines disséminées le long des vallées du Polcevera et du Verde, jusqu'à Sampierdarena, embrassant une extension d'environ 30 kilomètres.

Mais une telle installation, même améliorée comme elle le fut les années suivantes, ne pouvait suffire à alimenter la ville de Gênes tout entière. C'est pourquoi, en 1895, la Municipalité accorda à une Société allemande l'éclairage électrique de la ville pour un maximum de 800 lampes à arc et 50.000 lampes à incandescence, avec obligation de créer une grande usine électrique près du Bisagno. Celle-ci fut construite en 1896; on installa des moteurs pour un total de 7.000 chevaux dont 3.000 sont destinés à l'éclairage de la zone orientale de la ville, 2.000 à l'éclairage de la partie occidentale et 2.000 servent pour la traction.

Pour avoir le tableau complet de l'installation grandiose qui distribue lumière et force à Gênes et tout à l'entour sur la Rivière, il convient maintenant d'ajouter l'installation de Sampierdarena, possédant 1.500 chevaux animés par des moteurs à vapeur, plus 200 chevaux provenant de la transmission de force du Gorzente.

N'y a-t-il pas lieu de dire ici quelques mots au sujet des ouvriers de Gênes ? Tous ceux qui les ont approchés les trouvent laborieux et calmes; loin d'être internationalistes, ils sont très patriotes et ne laissent

Digitized by Google

pas facilement étranger s'infiltrer dans l'industrie ou le commerce local. Sur les 12.000 ouvriers, portefaix, camionneurs, déchargeurs, mécaniciens qui composent la main-d'œuvre du port de Gênes, il n'y a pas plus d'une centaine d'étrangers dont 6 Français.

Les ouvriers italiens ont leur Chambre du travail, comme les avocats. Mais leurs organisations, loin de s'occuper à faire de la politique, à préparer des grèves, à entretenir les divisions et des haines, se contentent d'une action « légale d'amélioration » visant à rendre meilleure la condition du travailleur et étudiant les moyens économiques utiles pour y parvenir.

Sans doute, ils recourent parfois à la grève, mais ils savent résister à leurs passions et ne sacrifient pas la vie commerciale ou industrielle de leur cité à un intérêt personnel mal compris. Une grève des ouvriers des ports, qui éclata en novembre 1900, cessa immédiatement, à la seule nouvelle qu'en agissant comme ils le faisaient les ouvriers attiraient inévitablement à Gênes une foule de travailleurs venant du dehors.

Relations du port de Gênes avec la France. — Gênes a avec la France des relations suivies et les tableaux ci-après indiqueront les catégories et les quantités de marchandises importées de France à Gênes ou exportées de Gênes en France. Parmi ces marchandises, les principales sont, aux importations : les huiles fixes d'olive, les huiles minérales lourdes, les sucres non raffinés, les carbonates et bicarbonates de soude, le chlorure de chaux, les gommes, les savons, les bois et racines pour teintures, les filaments de végétaux, les cotons textiles, les laines brutes et lavées, les soies, les

Digitized by Google

Tableau des Importations françaises à Gênes

MARCHANDISES	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.
Spiritueux, boissons et huiles.....	24.183	43.584	30.081	33.305	31.042	25.450	20.300	30.718	12.273	53.908
Denrées colon., drogues et tabacs..	132.061	1.238	110.822	16.920	163.048	6.065	96.023	48.026	102.121	38.772
Produits chimiques et pharmaceut.	62.451	34.752	41.952	45.806	46.003	63.126	30.921	38.015	31.075	32.463
Couleurs, teintures et tannins.....	24.844	16.400	9.850	11.505	8.341	7.523	8.528	12.732	11.707	18.407
Chanvre, lin, jute, etc............	7.826	2.966	686	2.754	1.425	1.301	3.800	2.886	5.004	7.406
Coton..........................	18.100	10.070	7.250	4.056	2.127	1.000	1.376	2.910	2.148	3.283
Laines, crins et poils............	17.735	13.569	9.720	9.436	7.462	10.464	9.024	9.486	8.242	1.998
Soie............................	145	2.221	4.630	2.463	4.375	3.517	9.045	9.762	16.846	19.859
Bois et paille..................	9.900	26.607	20.281	18.350	23.451	8.456	58.608	63.201	52.639	98.498
Papiers et livres................	756	719	1.615	728	604	1.184	2.308	682	313	2.946
Peaux..........................	5.970	4.921	4.510	4.963	6.228	4.764	6.567	12.666	5.421	5.132
Minerais et métaux..............	63.797	22.463	10.990	17.664	19.503	19.250	82.520	41.396	71.119	101.818
Pierres, terres, verres et cristaux..	36.910	366.376	19.781	17.174	23.670	17.288	31.992	17.794	38.122	38.598
Céréales, farines, pâtes, etc......	42.914	65.670	43.273	29.145	33.047	46.730	39.654	45.971	33.012	27.998
Animaux et leurs dépouilles......	34.716	28.855	6.873	37.048	48.314	62.883	61.791	73.254	63.319	71.395
Objets divers....................	1.017	391	195	137	217	303	816	350	222	198
TOTAUX.....	483.338	634.845	302.157	281.553	420.590	289.112	470.044	419.408	490.270	615.588

Tableau des Exportations de Suisse à destination de la France.

MARCHANDISES	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Spiritueux, boissons et huiles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Denrées colon., drogues et tabac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Produits chimiques et pharmaceut.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Couleurs, teintures et laques	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Chanvre, lin, jute, etc.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Coton	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Laines, crins et poils	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Soie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bois et paille	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Papiers et livres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Peaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Minerais et métaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pierres, terres, verres et cristaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Céréales, farines, pâtes, etc.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Animaux et leurs dépouilles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Objets divers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Totaux....	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

charbons de bois, les bois communs et d'ébénisterie, les peaux brutes de bœufs et de chèvres, les minerais, les fers bruts, les fontes, les plombs en saumon, les pierres et matériaux pour constructions, les ciments, les moellons et tuiles communes, les bitumes, les légumes secs, les noix et noisettes, les pruneaux secs, les graines oléagineuses, les huiles de palme et de coco, les produits végétaux divers, les poissons à l'huile, les graisses, les acides stéariques et les acides oléiques, etc.

Les quantités de marchandises exportées de Gênes en France sont bien moins nombreuses que celles importées; voici les principales de ces marchandises : les vins en fûts, les acides et produits chimiques, les tissus de coton coloriés, les crins bruts, les minerais de zinc, de fer, etc., les pierres et matériaux de construction, les châtaignes, les riz, les oranges et citrons, les produits végétaux divers et les chapeaux de toutes qualités.

Le commerce de Gênes avec la France s'est ressenti pendant plusieurs années de la rupture des relations commerciales qui avait eu lieu entre notre pays et l'Italie; aujourd'hui que ses relations sont heureusement rétablies, le mouvement commercial de Gênes avec la France reprendra une activité particulière.

Relations du port de Gênes avec les pays étrangers. — Les chiffres que nous avons déjà donnés, et ceux qu'on trouvera encore dans les pages suivantes, permettent de se convaincre facilement des relations commerciales du port de Gênes avec les pays étrangers.

En dehors de la France, les pays qui envoient à Gênes le plus de marchandises sont : l'Amérique qui

Digitized by Google

Digitized by Google

Tableau des principales Provenances des Marchandises importées à Gênes

PAYS DE PROVENANCE	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.	qx m.
Amérique	1.717.351	1.817.723	2.445.449	2.540.869	2.867.851	3.877.093	3.974.545	3.964.784	4.809 320	3.927.035
Autriche-Hongrie	230.919	59.084	61.065	185.716	142.656	215.564	265.825	280.525	249.542	176.232
Belgique	41.149	187.558	205.747	150 049	194 842	276.582	264.540	185.738	136.645	185.718
France	483.338	634.845	362.157	281.553	420.560	289 412	476.044	419.408	490.333	615.584
Allemagne	304.226	436.749	416.081	294.208	266.536	293 895	343.885	322.673	321.619	457.237
Angleterre	13.337.048	16.047 844	18.124.912	18.293.159	16.567.784	18.884.344	19.703.420	20.743.317	16.395.550	19.032.229
Grèce et Malte	21.099	8.127	55.045	53.481	55.669	30.903	134.495	65.608	51.340	66.256
Hollande	48 454	284 462	46.237	88.593	88.829	76.242	92.755	138.243	255.8 2	197.917
Russie	119.906	2.290.540	3.455.155	3.432.570	2.429.300	4.458.146	2.849.531	2.856.406	3.681.803	4.474.580
Espagne	76.075	157.143	152.663	180.371	184.260	262.185	333.177	288.787	276.971	469.270
Portugal		19.335	19	24.630	13.261	20.624	22.586	17.897	9.880	18.990
Suède et Norvège	29.302	58.362	105.651	67.476	63.847	94.978	72.009	68.551	98.254	117.511
Danemark		10.681	2.845	12 637	35.295	1.457	4.669	2.296	3.615	1 572
Suisse	11.429	4.276	2.020	3.687	10.948	2.433	1.867	1.484	3.985	3.892
Turquie d'Europe	109.014	392.644	346.834	335.736	560.973	101.588	124.189	126.514	280.578	272.936
Asie	928.843	995.201	930.764	845.430	977.469	1.613.137	1.095.169	808.321	919.982	1 047.765
Afrique	165.965	257.536	249.356	134.035	191.704	263.263	285.121	426.057	404.095	89.688
Australie	»	»	»	»	6.061	5 004	17.093	24.201	164 958	15.597
Autres	550.902	»	»	»	»	»	»	13.085	673.198	209.182
TOTAUX	18.175.020	23.662.110	26.962.000	26.924.200	25.077.850	30.766.850	30.060.920	30.757.895	29.227.498	31.379.200
VALEUR en millions	391.64	400.28	367.63	386.43	418.96	485.95	468.92	519.68	620.34	583.85

Digitized by Google

expédie des huiles de coton, des pétroles, du café, du tabac, des bois, des cotons, des laines, des peaux, des fers, des céréales; l'Autriche-Hongrie, des confitures, des fruits au sucre, des bois; la Belgique et l'Allemagne, des sucres, des produits chimiques, des fers; l'Angleterre, des produits chimiques, des fers, des machines, des charbons; la Grèce, des vins en fûts; la Russie, des huiles minérales, des sucres, des bois, des fers, des céréales, des graines oléagineuses; l'Espagne, des huiles d'olive, des minerais; la Suède et Norvège, des bois, des poissons fumés; la Turquie, des céréales; l'Asie, des vins en fûts, du jute, du coton, des peaux, des graines oléagineuses; l'Afrique, du coton, des matériaux de construction, des cornes, os, etc.

Les principales marchandises exportées par le port de Gênes sont : pour l'Amérique, des vins, des huiles d'olive, des tissus de jute et autres, des cotons, des chapeaux de paille, des papiers, des fers ouvrés, des matériaux pour construction, du soufre, du riz; pour la Belgique, des minerais, des produits végétaux; pour l'Allemagne, des produits chimiques, des produits végétaux; pour l'Angleterre, des produits chimiques, des minerais, des matériaux pour construction, des fruits et légumes; pour la Hollande, des produits végétaux; pour la Turquie, des tissus de coton, du riz; pour l'Asie, du riz; pour l'Afrique, des ciments, des semoules, etc.

Digitized by Google

V

Anvers

La ville et sa population. — Anvers est non seulement le port le plus important de la Belgique, mais il occupe en outre une des premières places parmi les ports du continent européen. Il doit cette situation privilégiée à sa position géographique non seulement sur la ligne des populations les plus denses de l'Europe, mais encore au bord d'un fleuve large et profond qui permet l'accès aux plus grands navires.

L'Escaut maritime a 108 kilomètres de longueur et, de la mer à Anvers, il y a 88 kilomètres. En aval de ce port, l'Escaut ouvre la communication avec les eaux hollandaises et par là avec le Rhin, l'artère la plus importante de la navigation intérieure de l'Europe ; en amont d'Anvers, l'Escaut est la voie d'accès vers le réseau de rivières et de canaux navigables qui serpentent en Belgique et dans le nord de la France.

Anciennement, la rade naturelle formée par l'Escaut devant la ville, quelques appontements en saillie sur la rive et quatre ou cinq criques asséchant à marée basse suffisaient à assurer à Anvers un trafic important; les moyens dont on disposait alors convenaient en effet aux navires d'autrefois, bateaux à voiles de très faibles dimensions. A défaut de capacité, on suppléait par le nombre et Scribanus écrivait en 1610 : « J'ai vu jusqu'à

Digitized by Google

2.500 navires dans l'Escaut, dont les derniers restaient deux ou trois semaines à l'ancre avant de pouvoir s'approcher des quais et décharger leur cargaison. Il n'était pas de jour qu'il n'entrât dans le port ou n'en sortit plus de 500 bâtiments. J'ai même ouï conter que parfois 400 voiles y avaient été poussées à la fois par la marée ».

Mais, après plusieurs siècles de prospérité, Anvers tomba dans une complète décadence, à la suite de la mise à exécution d'un article du traité de Munster stipulant la fermeture de l'Escaut. Heureusement, Napoléon Ier comprit tout le parti que l'on pouvait tirer d'une situation comme celle d'Anvers : il fit exécuter dans ce port des travaux considérables et commença à construire des bassins éclusés. D'autre part, les dimensions croissantes des navires à voiles et surtout l'introduction de la navigation à vapeur et des transports terrestres par voie ferrée entraînèrent des modifications profondes aux aménagements primitifs.

En 1853, le conseil échevinal décida la création, en dehors des fortifications, d'une cale sèche et d'un bassin à flot dit de Kattendijk, long de 500 mètres et large de 140. Dix ans plus tard, la Hollande, moyennant la somme de 17.141.640 florins, renonça aux droits de péage qui lui avaient été reconnus en 1839, et cette réforme donna à Anvers une impulsion que devaient d'ailleurs prodigieusement développer les efforts combinés du gouvernement et de la municipalité.

En effet, depuis cette époque, on dut presque continuellement prolonger les quais et creuser de nouveaux bassins. Le bassin du Kattendijk fut, de 1877 à 1881, prolongé vers le Nord, ce qui augmenta sa superficie de

Digitized by Google

quatre hectares environ; trois cales sèches furent creusées à cette même époque à la suite de trois autres existant déjà. Le bassin du Looïbrock, ou du batelage-nord, servant de port aux bateaux d'intérieur arrivés par le canal de Campine, fut livré à la navigation en 1878.

Le développement du trafic d'Anvers allait cependant plus vite que le développement de ses quais et bassins. De 3.967 navires, jaugeant 1.362.606 tonneaux, qui étaient entrés dans le port en 1870, on en était arrivé en 1880, dix ans plus tard, à 4.475 navires ayant un tonnage de 3.065.825 tonneaux. La ville d'Anvers avait retrouvé, si même elle ne l'avait dépassée, la splendeur éclatante qu'elle avait connue sous le règne de Charles-Quint, époque où elle était devenue un immense entrepôt de richesses et peut-être le plus grand marché monétaire de l'Europe.

La population d'Anvers suivait un développement parallèle; elle était de 88.487 habitants en 1846, de 102.761 en 1856, de 117.269 en 1866, de 150.650 en 1876, de 169.112 en 1880, de 224.012 en 1890, de 272.831 en 1900; l'augmentation moyenne a donc été de 4.000 habitants par an. En même temps, l'état social d'Anvers s'améliorait et progressait: les institutions scolaires, les œuvres charitables, les établissements de bienfaisance devenaient plus nombreux; l'épargne se développait. Sous une sage administration communale, les finances de la cité prospéraient: à cette heure, les recettes atteignent 30 millions par an, tandis que les dépenses ne dépassent pas 20 millions. Grâce aux ressources ainsi acquises, la municipalité d'Anvers a pu prendre une large part aux améliorations du port et contribuer très efficacement à sa prospérité commerciale.

Digitized by Google

[illegible] — En 18[illegible] la commission [illegible] des ports étrangers [illegible] l'année 18[illegible] ont été commencés [illegible] dépensé pour le port d'Anvers [illegible] millions [illegible] somme de [illegible] millions à l'établissement [illegible] des chemins de fer et des [illegible] une somme de [illegible] millions de francs.

Depuis [illegible] pas cessé et [illegible] de 1881 à 188[illegible] dépensé pour le port d'Anvers [illegible] francs et les derniers chiffres que nous avons [illegible] en 18[illegible] une dépense de [illegible] francs; en 18[illegible] francs; en 188[illegible] [illegible] francs.

À cette heure, le port d'Anvers se compose de deux parties bien distinctes par leurs caractères et par leurs destinations : l'une est formée par le lit de l'Escaut, l'autre par une série de plusieurs bassins à flot communiquant entre eux et mis aussi en relations avec le fleuve par des écluses.

Les rives de l'Escaut sont bordées de 5.700 mètres de murs de quais, plus spécialement affectés à des lignes régulières de navigation à vapeur, et dont 2.000 viennent d'être tout récemment terminés ; elles sont aussi bordées d'appontements en charpente d'une longueur de 1.100 mètres, et enfin de talus perréiés de deux mille 700 mètres de longueur.

Quant aux bassins à flot, nous avons dit que les deux

Digitized by Google

premiers étaient dus à Napoléon Ier qui les fit exécuter de 1808 à 1813 ; plus tard, furent construits le bassin du Kattendijk, dont nous avons déjà parlé, puis celui au Bois, celui du Canal et celui de la Campine. En 1887, deux nouveaux bassins, l'Africa et l'America, d'une contenance de 23 hectares, ouvrirent leurs portes aux navires.

En résumé, la surface d'eau des bassins d'Anvers est de 64 hectares 3, et toutes les améliorations qui ont été faites soit à ces bassins, soit au lit de l'Escaut, ont assuré au port qui nous occupe une place exceptionnelle. Parmi les raisons qui ont contribué aussi à donner à Anvers cette place exceptionnelle, il faut placer au premier rang la franchise des droits d'entrée dont jouissent actuellement les huit ou neuf dixièmes des produits importés, ce qui a permis d'établir dans ce port des marchés très prospères et de favoriser beaucoup l'esprit d'entreprise.

Enfin, Anvers a largement bénéficié de la sage conduite du gouvernement belge qui s'est attaché, avec raison, à centraliser ses efforts sur quelques points seulement, les plus propres au développement des courants commerciaux, au lieu de les répartir, comme cela a été fait chez nous, en un grand nombre de localités, ce qui en a diminué l'effet utile. En agissant comme nous venons de le dire, le gouvernement belge a pu se permettre de grands, de très grands sacrifices en faveur d'Anvers, de façon à mettre ce port en état de répondre aux exigences sans cesse croissantes de la grande navigation.

Anvers, par sa situation, réclamait, d'ailleurs, ces sacrifices : en effet, cette ville est admirablement placée sur la route qui relie l'Angleterre et le Nouveau-Monde

Digitized by Google

aux marchés de l'Europe centrale. C'est un port de transit intense traversé sans cesse par des quantités de marchandises, plus nombreuses d'année en année. La Belgique a compris que, pour tirer tout le parti possible de cette riche situation, elle avait comme devoir impérieux, elle devait imposer comme mobile unique à sa politique de développer ses moyens de communication, d'approfondir, de rectifier ses fleuves et ses voies maritimes, de creuser enfin des artères nouvelles et puissantes, menant de l'Océan vers l'Europe centrale.

Aujourd'hui, Anvers est admirablement relié avec plusieurs nations et notamment avec la France, l'Allemagne et la Hollande, par tout un réseau de canaux ; des voies ferrées, d'autre part, mettent ce port en communication rapide avec les villes les plus éloignées.

Nous aurons à examiner tantôt, chiffres à l'appui, quelle intensité ces voies ferrées et ces voies fluviales ont contribué à donner au port d'Anvers. Pour l'instant, nous signalerons seulement quelle large part Anvers a pris, depuis quelques années, au mouvement qui emporte vers l'Amérique une foule d'émigrants, principalement des Austro-Hongrois et des Russes :

Année	1885.....	25.659	émigrants
»	1890.....	38.671	»
»	1895.....	20.690	»
»	1900.....	40.763	»

Travaux maritimes ; quais et bassins. — Depuis la régularisation des quais de l'Escaut, rive droite, exécutée de 1877 à 1884, le mouillage au pied des murs est de 8 mètres à marée basse et de 12^m 20 à marée

Digitized by Google

haute. Ces quais, nous l'avons dit, ont 3.500 mètres de longueur ; quant à ceux de la rive gauche, ils ont une longueur de 2.000 mètres et viennent à peine d'être terminés. Le travail a consisté principalement dans la construction d'un mur en maçonnerie, fondé directement sur le sol au moyen de caissons à air comprimé. On espère que ces nouveaux quais permettront à eux seuls de desservir un tonnage annuel de deux millions de tonnes au moins.

La construction de ces nouveaux quais était d'autant plus nécessaire que chacun reconnaît, à Anvers, l'insuffisance des installations maritimes actuelles. Le mouvement du port s'est accru d'une façon si rapide qu'il n'est pas sans donner de l'embarras à ceux qui ont la charge de satisfaire un débordement de vie tout à fait extraordinaire. Dans un remarquable rapport, un membre de la Chambre des Représentants, M. Hellepute, disait récemment : « Anvers s'est trouvé dans la situation d'un hôtelier dont les locaux trop étroits ne suffisent pas à la foule d'étrangers qui viennent lui demander l'hospitalité. Ceux qu'il n'a pas pu accueillir sont allés loger chez le voisin qui a pu les recevoir et qui, jugeant le parti à tirer de la situation, s'est arrangé de façon à n'être jamais encombré. Le client s'étant trouvé mieux chez celui-ci, n'est plus retourné chez le premier. »

Il est certain qu'Anvers, ne pouvant donner satisfaction à tout le mouvement de la navigation et du commerce, a favorisé divers ports voisins et notamment Rotterdam. Toutefois, la situation du grand port de la Belgique est fort enviable.

Des feux fixes et flottants, des balises et des bouées rendent la navigation aisée aux embouchures de l'Es-

Digitized by Google

caut; quant aux navires qui ne veulent pas demeurer dans le lit du fleuve, Anvers leur offre l'hospitalité de ces bassins à flot que nous avons déjà signalés, mais sur lesquels nous avons à revenir avec quelques détails.

Au total, le port d'Anvers forme onze bassins, dont 8 au nord de la ville et 3 au sud. Les 8 bassins Nord sont spécialement destinés à la navigation maritime; leur niveau constant est maintenu à 0m 30 environ au-dessous du niveau de marée haute. Les deux plus anciens ont, l'un 173 mètres de longueur sur 145 de largeur, l'autre 378 mètres de longueur sur 155 de largeur. Ce dernier bassin, connu sous le nom de Grand Bassin Ancien, communique par une écluse de 18 mètres de largeur avec le premier, connu sous le nom de Petit Bassin Ancien, et qui, lui-même, est mis en relation avec l'Escaut par une écluse de même largeur.

Le bassin de Kattendijk communique avec l'Escaut grâce à une écluse de 24m 80 de largeur et, sur cette tête d'écluse, existe un pont roulant, un des plus grands de ce type, ayant une portée de 27 mètres environ, pesant 370 tonnes et mû par l'eau sous pression. Par ses extrémités, le bassin de Kattendijk est en relation d'un côté avec le Grand Bassin Ancien, et de l'autre, avec le bassin Lefebvre qui, lui-même, communique avec le bassin America, affecté au commerce des pétroles.

Le bassin Lefebvre est de forme polygonale irrégulière; une écluse de 19 mètres de largeur, destinée à mettre ce bassin en communication directe avec l'Escaut et pouvant donner accès, à marée basse, à des navires calant environ 5m 50 et, à marée haute moyenne, à des navires calant 9m 40, était en construction; mais les travaux ont été interrompus par suite

Digitized by Google

Digitized by Google

métalliques couvrant 100.460 mètres carrés de surface. Des promenoirs avec rampes et escaliers d'accès, établis au-dessus de la partie centrale de ces hangars, permettent de jouir du coup d'œil du fleuve. D'autre part, les terre-pleins des quais des bassins sont couverts de 158.400 mètres carrés de hangars. Enfin, plusieurs magasins servent d'annexes au port; deux des plus connus, la Maison hanséatique qui tenait lieu de silos pour les grains et le vaste Entrepôt royal, ont été détruits, le premier en 1893 et le second tout récemment, par des incendies.

La Maison hanséatique a été remplacée par un grand établissement construit sur le quai du bassin Lefebvre, éclairé à l'électricité et pouvant contenir 350.000 hectolitres de grains. Grâce à cet établissement et aux installations diverses, on peut, à Anvers, décharger et emmagasiner 4000 tonnes de grains en dix heures et, dans le même laps de temps, mettre 2000 tonnes sur allèges et expédier 28.000 sacs sur les vagons. Une grande partie de ce travail se fait par une canalisation dans laquelle circule une courroie animée d'une très grande vitesse et qui transporte le grain du navire jusqu'aux élévateurs; puis il est pesé, nettoyé et envoyé dans les silos de l'établissement qui nous occupe et qui rappelle les installations américaines.

Le bassin America est réservé exclusivement aux pétroles ainsi que nous l'avons fait connaître, et les installations qui environnent ce bassin permettent d'emmaganiser plus de 780.000 hectolitres de ce liquide dangereux. La majeure partie du pétrole arrive en vrac et l'emmagasinage se fait alors dans 35 tanks ou réservoirs, qui ont une capacité générale de 670.060 hecto-

Digitized by Google

litres ; en outre, il existe quatre groupes de magasins, d'une contenance de 112.000 hectolitres, destinés à recevoir le pétrole en barils. Autour des diverses installations existent des bas fonds dans lesquels s'écoulerait le pétrole enflammé, en cas de conflagration (1).

Sur les quais du fleuve et sur ceux des bassins sont placés environ 150 engins divers, pour l'embarquement et le débarquement des marchandises et, parmi ces engins, nous signalerons 132 grues mobiles roulantes, 3 grues fixes et une bigue de 120 tonnes. Pour l'embarquement du charbon, un coal-tip permet de soulever un wagon de 25 tonnes à 12 mètres de hauteur, et cette opération peut se répéter dix fois par heure.

Ce dernier appareil est mû hydrauliquement comme presque tout l'outillage des bassins, les grues mobiles, les ponts roulants et les portes d'écluses. Les machines à fouler l'eau à une pression de 50 atmosphères sont installées dans un bâtiment spécial ; elles sont au nombre de 2 et ont une force de 250 chevaux.

Dans le bassin Lefebvre débouchent six formes de radoub : la première, datant de 1863, vient d'être allongée de façon à donner accès à des navires de 155 mètres de longueur ; la seconde a 69 mètres ; la troisième, 48 ; les trois dernières sont semblables et ont une longueur de 131 mètres. Les largeurs à l'entrée sont respectivement de 24m 80 pour la première, 12 mètres pour la seconde, 10 mètres pour la troisième et 15 mètres pour les autres.

C'est la Ville d'Anvers qui loue les cales sèches et sur-

(1) Ces précautions, certainement utiles, n'ont pas empêché un incendie excessivement puissant d'éclater il y a quelques mois à peine et de mettre en péril la ville d'Anvers tout entière.

Digitized by Google

veille le travail des appareils de levage ; elle accorde gratuitement, pendant un certain nombre de jours, l'usage des hangars, des quais et des bassins. C'est la Ville aussi qui assure le remorquage dans les bassins et le dragage des chenaux et bassins. Le remorquage se fait au moyen de dix bateaux à vapeur, dont quatre sont spécialement construits pour briser les glaces au cours des hivers rigoureux. Certains sont munis de puissantes pompes à vapeur qui servent à donner secours, soit en cas d'incendie, soit en cas de voie d'eau dans un navire.

L'éclairage des quais du fleuve et des bassins en général est fait au moyen du gaz ; seuls les chenaux des deux écluses maritimes sont éclairés à la lumière électrique, en vue de permettre aux navires de sortir en toute sécurité des bassins, par les marées de nuit.

Les gares qui servent à la manipulation des marchandises, sont les gares réunies d'Anvers-Bassins et leurs annexes, avec un réseau de 47 kilomètres de voies et la gare d'Anvers-Sud qui possède un réseau de voies ferrées de 27 kilomètres. Sur les quais de l'Escaut courent sept voies ferrées : deux entre la rive et les hangars, pour les transbordements directs, et cinq, en arrière de la ligne des hangars, dont trois pour le chargement et le déchargement et deux pour assurer la circulation.

Dans la gare d'Anvers-Bassins et ses annexes sont établis des engins hydrauliques, pour le chargement et le déchargement des wagons, et 30 cabestans pour la translation des wagons et la manœuvre de ces appareils sur plaques tournantes.

Toutes ces indications sur l'outillage du port d'Anvers ne seraient pas complètes si nous ne mentionnions

Digitized by Google

pas les « Nations Anversoises », dont on croise les lourds et solides chariots sur les quais de la ville. Ce sont des sociétés coopératives ou anonymes dont les membres se chargent, sous leur responsabilité, de la manutention des marchandises. Elles sont au nombre d'une cinquantaine et quelques-unes d'entre elles sont très puissantes.

Améliorations réclamées.— Si complet que soit l'outillage des quais d'Anvers, si vastes que soient les installations du port, il est certain que ni l'outillage ni les installations ne sont capables de supporter un trafic d'une intensité telle qu'on la vit, par exemple, au cours de l'hiver 1899-1900.

Les Pouvoirs publics ont compris les devoirs que cette situation leur imposait et il faut d'ailleurs reconnaître que les efforts les plus grands ne sont pas excessifs, pour permettre l'expansion naturelle et continue du commerce d'Anvers.

Nous avons déjà indiqué que le Gouvernement belge, d'accord avec la Ville, avait entrepris sur les rives de l'Escaut, en amont des quais existants, la construction de nouveaux murs d'accostage sur une longueur de 2.000 mètres. Ce travail sera bientôt achevé et aussitôt après les nouveaux quais seront outillés ; quoique les études pour cet outillage et pour le définitif aménagement des terre-pleins ne soient pas achevées, on peut, dès à présent, dire que cet outillage et cet aménagement seront à la hauteur de tous les progrès modernes. L'éclairage électrique des ports, à peine partiellement ébauché, sera, d'autre part, sérieusement poursuivi, d'autant qu'il facilitera d'une façon très notable tout le travail de nuit.

Digitized by Google

Mouvement général de la navigation maritime dans le port d'Anvers

Années	Entrées						Sorties						Totaux	
	Voiliers		Vapeurs		Totaux		Voiliers		Vapeurs		Totaux		Nombre de navires	Tonnage
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage		
1885	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3.422.172	1.081	»	[illegible]	»	4.191	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1890	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	4.798	[illegible]	784	»	[illegible]	»	4.673	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1895	[illegible]	[illegible]	4.130	[illegible]	4.710	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	5.367.429	[illegible]	[illegible]
1896	607	178,640	4.460	[illegible]	[illegible]	[illegible]	617	»	4.441	»	4,958	5.868.721	9.945	11.654.383
1897	664	[illegible]	4.642	5.970.887	5.246	6.208.315	488	»	4.587	»	5,075	6.155.097	10.321	12.363.312
1898	637	307,203	4.721	6,144.810	5.358	6.452.013	495	»	4,698	»	5.193	6,153.469	10 551	12.605.512
1899	670	316,078	4.943	6.556.770	5,613	6.872,848	484	»	4,900	»	5.384	6,495.055	10.997	13 367,903
1900	571	277,803	4.843	6,442,347	5.414	6.720.150	456	»	4,784	»	5.240	6,673.193	10.654	13.393,343
1901	527	234.287	4,740	7.197,839	5.267	7.432,126	502	»	4.783	»	5.285	7.574.941	10.552	15.007,067
1902	488	284,661	5.230	8.140.466	5 718	8.425.127	490	»	5.155	»	5.645	8,357.020	11,363	16 782,147
1903	533	271,304	5.314	8,793,358	5 847	9.064,662	562	»	5,267	»	5.829	9.176.324	11.676	18.240.986

Digitized by Google

comme l'autre d'ailleurs, permettrait la construction de bassins éclusés d'une étendue pour ainsi dire illimitée.

Dès qu'un choix définitif aura été fait entre ces deux programmes, on passera sans retard à l'exécution, afin de ne pas voir les travaux actuellement en cours et ceux dont les projets sont arrêtés devenir à leur tour insuffisants, ce qui aurait pour conséquence de nuire à l'extension commerciale du beau port d'Anvers (1).

Mouvement de la navigation. — Au 31 décembre 1885, la marine marchande du port d'Anvers comptait 58 navires, dont 6 voiliers et 52 steamers, jaugeant ensemble 80.770 tonneaux. Depuis cette époque, le développement de cette marine s'est accentué d'une façon notable et, au 31 décembre 1900, le port d'Anvers comptait 74 unités navales, dont 1 à voile et 73 à vapeur, jaugeant ensemble 120.176 tonneaux. Il est vraisemblable que si ce développement devenait plus important, le commerce d'Anvers serait moins tributaire qu'il ne l'est des pavillons étrangers.

Voici, à ce sujet, le tableau indiquant comment les divers pavillons ont concouru, en ces dernières années, au mouvement maritime, à l'entrée du port d'Anvers.

(1) Depuis que ces lignes ont été écrites, la question de la transformation du lit de l'Escaut n'a pas été solutionnée ; néanmoins, elle préoccupe toujours les esprits compétents et le Conseil communal d'Anvers vient de voter un crédit de 50.000 francs, « afin de pouvoir prendre une part active aux études et aux expériences ordonnées par le Gouvernement quant au régime de l'Escaut ».

Si cette question n'a pas été solutionnée, par contre les travaux d'amélioration et d'outillage du port d'Anvers ont été activement poursuivis. Au mois d'août 1903, au cours des fêtes du centenaire du passage de Bonaparte à Anvers, a eu lieu l'inauguration des 2.000 mètres de nouveaux quais du Sud, qui avaient d'ailleurs été livrés au trafic au fur et à mesure de leur achèvement. Ils ont reçu le nom de *quais d'Herbouville*, en souvenir du préfet qui administrait, en 1803,

Digitized by Google

Mouvement de la Navigati

PAVILLONS	1885		1890		1895		1896	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Anglais	2427	2.020 847	2624	2.565.755	2674	3.047.406	2766	3.202.269
Allemand	1410	336.632	684	777 606	713	1.046.453	796	1.190.545
Belge	298	431.434	298	483.689	356	486.444	367	476 935
Hollandais	36	14.321	49	39.766	116	128.177	138	151.804
Norvégien.....	301	128.760	256	111.600	205	100.088	212	132.974
Danois	202	124.675	163	142.735	177	142 977	164	126.734
Suédois	164	80.479	152	79.809	137	75.992	186	110 924
Français	162	108.471	159	137.871	104	75 280	111	89.536
Japonais	»	»	»	»	1	1.230	7	23.394
Espagnol.....	60	58.331	54	50.074	63	55.707	71	69.475
Américain.....	12	17.623	11	17 802	16	35.869	20	43 702
Grec	17	19.142	27	40.359	37	62.531	38	67.676
Russe	48	15 528	33	18.927	32	21.150	38	28.491
Autrichien ...	10	4.138	4	3.596	17	23 294	17	25 864
Italien	39	23.737	5	26.273	12	8 036	16	13.204
Portugais	11	5.845	11	5.181	11	5.613	11	5.912
Roumain.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Argentin	»	»	»	»	»	»	»	»
Chinois	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres	218	26.189	198	14.234	39	8.015	29	5.99
Totaux ...	4415	3.422.172	4728	4 506.277	4710	5.322 262	4987	5.785 682

Digitized by Google

r Pavillons. — (Entrées).

1899		1900		1901		1902		1903	
Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
3013	3.689.427	2732	3.210.678	2757	3.521.109	2826	3.879.576	3013	3.522.662
891	1.432.068	908	1.584.708	993	2.065.293	1158	2.236.651	1092	2.411.842
360	489.293	372	521.183	348	500.489	350	485.487	372	552.570
170	183.295	185	191.205	163	171.002	197	204.616	217	235.847
251	181.388	309	212.442	235	172.874	226	165.361	219	172.742
179	157.821	137	140 896	149	130.276	148	129.522	149	133.678
182	129.225	212	181.327	158	136.106	173	140.335	194	180.393
127	118.753	138	145.415	131	123.455	160	166.430	162	194.084
40	163.433	47	192.987	51	209.668	51	210.641	51	209.457
60	72.178	64	91.071	112	148 079	110	158.666	104	156.223
2	5.534	1	2.470	9	15.443	12	106.515	33	854.850
22	40.678	28	52.722	25	53.510	41	83.027	44	92.375
68	66.148	44	49 447	30	31.428	56	59.342	42	36.386
25	43.705	34	64.637	28	57.047	55	129.760	51	111.529
28	37.386	25	36.129	35	52.467	40	69.309	31	49.386
14	28.502	7	12.707	»	»	1	741	»	»
»	»	1	1 767	»	»	1	1.700	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
181	34.014	170	28.359	43	43.880	113	197.448	73	150.638
5613	6.872.848	5414	6.720.150	5267	7.432.126	5718	8.425.127	5847	9.064.662

Digitized by Google

Mouvement de la Navigatio

PAVILLONS	1885		1890		1895		1896	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Anglais	2427	2.020 847	2624	2.565.755	2674	3.047.406	2766	3.202.269
Allemand	1410	336.632	684	777 606	713	1.046.453	796	1.190.545
Belge	298	431.434	298	483.689	356	486.444	367	476 935
Hollandais	36	14.321	49	39.766	116	128.177	138	151.804
Norvégien.....	301	128.760	256	111.600	205	100.088	212	152.974
Danois	202	124.675	163	142.735	177	142 977	164	126.754
Suédois	164	80.479	152	79.809	137	75.992	186	110 924
Français	162	108 471	159	137.871	104	75 280	111	89.546
Japonais	»	»	»	»	1	1.230	7	23.594
Espagnol.....	60	58.331	54	50.074	63	55.707	71	69.475
Américain. ..	12	17 623	11	17 802	16	35.869	20	43 702
Grec	17	19.142	27	40 359	37	62.531	38	67.676
Russe	48	15 528	33	18.927	32	21.150	38	28.491
Autrichien ...	10	4.138	4	3.396	17	23 294	17	25 864
Italien	20	23 737	5	26.273	12	8 036	16	13.204
Portugais	11	5.845	11	5 181	11	5.613	11	5.912
Roumain.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Argentin	»	»	»	»	»	»	»	»
Chinois	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres	218	26 189	188	14 234	39	8.015	29	5.993
Totaux ..	4613	3 422 172	4728	4 516.277	4721	5 322 262	4987	5.785.682

Digitized by Google

r Pavillons. -- (Entrées).

1899		1900		1901		1902		1903	
Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
3013	3.689.427	2732	3.210.678	2757	3.521.109	2826	3.879.576	3013	3.522.662
891	1.432.068	908	1.584.708	993	2.065.293	1158	2.236.651	1092	2.111.842
360	489.293	372	521.183	348	500.489	350	485.487	372	552.570
170	183.295	185	191.205	163	171.002	197	204.616	217	235.847
251	181.388	309	212.442	235	172.874	226	165.361	219	172.742
179	157.821	137	140.896	149	130.276	148	129.522	149	133.678
182	129.225	212	181.327	158	136.106	173	140.335	194	180.393
127	118.753	138	145.415	131	123.455	160	166.430	162	194.084
40	163.433	47	192.987	51	209.668	51	210.641	51	209.457
60	72.178	64	91.071	112	148.079	110	158.666	104	150.223
2	5.534	1	2.470	9	15.443	12	106.515	33	854.850
22	49.678	28	52.722	25	53.510	41	83.027	44	92.375
68	66.148	44	49.447	39	31.428	56	59.342	42	36.[illegible]
25	43.7[illegible]	31	64.637	28	57.047	55	129.760	51	111.5[illegible]
28	37.[illegible]	25	36.129	35	52.467	40	60.300	31	[illegible]
14	28.[illegible]	7	12.707	»	»	1	741	»	
»	»	1	1.767	»	»	1	1.700	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1[illegible]	[illegible]	17[illegible]	28.37[illegible]	43	43.880	113	1[illegible]	—	
[illegible]	[illegible]	5414	6.72[illegible].150	[illegible]	7.432.126	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

...nstruction sont très multipliés : les ... chantiers d'Anvers, s'occupent surtout ... navires; les autres, situés à Baesrode, ... surtout à Hoboken, sont destinés à ... eaux. Les chantiers Cockerill, qui em... ont construit en 1900, après de ... bateaux, un steamer à hélice de 4.000 ... Le Naval Anversois est plus spéciale... constructions fluviales. Les Aciéries ... fabriquent des lingots en acier, des pièces ... des ponts, des charpentes, rails, pou... industrie de la bicyclette, celle des appa... caques, celle des tonneaux en fer doivent ... spécialement signalées ici.

... des brasseries croit sans cesse ; dans la pro... on n'en a compté pas moins de 327 en ... le courant de l'année 1900.

... chocolateries sont moins bien partagées ; le droit ... de 0 fr. 50 par kilo, qui frappe le chocolat ... à son entrée en Belgique, ne leur permet pas ... contre la concurrence qui leur est faite par les ... les Hollandais et les Allemands.

... province d'Anvers compte 21 distilleries, presque ... situées non loin de la ville elle-même et produi... de l'alcool, du genièvre, de l'eau-de-vie, etc. Afin de ... rendre compte des progrès accomplis par cette ... industrie, nous signalerons que le maïs qui ne figurait ... il y a vingt-cinq ans, au compte des importations, ... tout remarquer maintenant par les chiffres suivants :

1887.....	1.500.000	hectolitres
1807.....	5.228.457	»
1000.....	7.062.525	»

Digitized by Google

Il y a lieu de noter aussi plusieurs fabriques de sucre dont une particulièrement importante située à Schooten ; malheureusement, la Belgique ne produit pas suffisamment de betteraves et les sucreries doivent les demander à la Hollande, d'où elles parviennent après avoir payé un droit d'importation.

Diverses raffineries de soufre travaillent les produits bruts qui arrivent généralement de Sicile.

Dans ces dernières années, les scieries de bois ont pris à Anvers une énorme extension et ces établissements, aujourd'hui admirablement installés, peuvent répondre à toutes les exigences du commerce.

La tannerie occupe un rang élevé parmi les industries du pays ; de nombreux capitaux sont engagés dans les affaires qui ont été montées et qui sont d'autant plus prospères que les hommes placés à leur tête veillent plus attentivement aux progrès que la science réalise dans les modes de tannage et les perfectionnements de l'outillage.

A Hemixem, un des faubourgs industriels d'Anvers, sont des briqueteries, des fabriques d'huile et graisses industrielles, une verrerie-cristallerie, des fabriques de produits chimiques, une fabrique d'émaux artistiques et de carreaux imprimés, carreaux majoliques et reliefs, une usine à cuivre qui occupe 200 ouvriers et enfin une manufacture de produits imperméables : papiers cirés et vernis, tissus huilés, caoutchoutés pour emballage, fabrication de bâches, de toitures, etc.

A Hoboken, en dehors des chantiers de construction que nous avons déjà cités, est une fabrique de vernis produisant annuellement un demi-million de litres. Cette usine est en grand progrès ; des modifications profondes

Digitized by Google

dans le mode de fabrication mettent ses produits à même de l'emporter sur les produits anglais.

A Lierre, est une fabrique de dalles en ciment; il existe aussi dans cette localité des fabriques de brosses et de bois de brosses, d'instruments de musique, de meubles et d'ornements d'églises, des carrosseries, des brasseries, des imprimeries, une coutellerie, une ferronnerie d'art, des ateliers de chaussures, de dentelles, de broderies à la mécanique, des fabriques de margarine et une briqueterie.

A Merxem s'est implantée, en 1900, l'industrie de la fabrication des perles, qui était restée jusqu'ici le monopole des Vénitiens; cette industrie a pris, en quelques mois, des développements extraordinaires dont les débouchés principaux sont l'État Indépendant du Congo et la France; chez nous, ces perles servent à la fabrication des couronnes mortuaires.

A Niel, existent 32 briqueteries occupant 1200 ouvriers ou ouvrières et une fabrique de ciment qui en occupe 150. Enfin, à Turnhout est centralisée la fabrication des papiers peints, des cartes à jouer, des livres de piété, fabrication répartie en sept établissements fournissant à environ 1500 ouvriers un travail rémunéré. Les produits de ces établissements jouissent, à juste titre, d'une réputation universelle et trouvent d'importants débouchés dans tous les pays civilisés; les cartes à jouer sont surtout l'objet d'une exportation très active et, nulle part d'ailleurs, cette industrie ne se trouve établie sur une aussi vaste échelle qu'à Turnhout.

Relations du port d'Anvers avec la France. — « La France et la Belgique, disait-on récemment, se pénètrent

Digitized by Google

de plus en plus, non seulement par l'échange de leurs produits, mais aussi par le concours de leurs capitaux et l'alliance de leurs personnalités financières, commerciales, industrielles et techniques dans les mêmes entreprises ». Cela est vrai pour l'ensemble de la Belgique, et pas tout à fait exact pour le port d'Anvers, pris en particulier ; sans doute, cette ville a, avec notre pays, des relations suivies, mais ces relations n'ont pas le caractère prépondérant que nous leur voudrions et on peut parfaitement affirmer que la France n'a pas su toujours profiter des ressources mises à sa portée. Déjà nous avons fait remarquer que, dans le mouvement de la navigation, notre pavillon occupait une bien faible place ; cette constatation a engagé tous ceux qui s'occupent de nos intérêts en Belgique à insister auprès de nos grandes Compagnies de navigation pour qu'elles viennent charger à Anvers le fret français qui transite par ce port.

Notons cependant qu'Anvers possède une Chambre de commerce française qui rend à nos nationaux les plus utiles services; une Société française de Banque et de Dépôts, succursale d'un de nos grands établissements financiers; enfin, une Société française de bienfaisance, qui secourt les Français malheureux, leur donne des soins médicaux et les rapatrie quand besoin est.

Les relations d'Anvers avec la France sont établies soit par les voies ferrées, soit par la navigation fluviale, soit enfin par la navigation maritime. Les statistiques ne donnent pas le total des marchandises françaises importées à Anvers, ni celui des marchandises exportées par le port d'Anvers, à destination de la France; les tableaux suivants permettront, toutefois, d'en avoir un relevé approximatif.

Digitized by Google

Digitized by Google

Tableau des pays de provenance des navires entrés dans le port d'Anvers

PAYS DE PROVENANCE	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires	Navires
Afrique	43	32	14	18	17	16	18	32	26	44	31
Amérique du Nord	262	237	200	245	336	372	348	315	354	295	304
Angleterre	1.524	1.693	1.777	1.910	1.963	2.001	2.226	2.310	2.083	2.199	2.231
Australie	28	44	48	38	54	46	69	48	52	50	42
Brésil	55	27	40	48	51	43	35	27	31	29	34
Chine	1	12	16	14	23	20	12	14	5	8	12
Espagne	171	239	246	299	296	372	380	345	332	312	386
France	249	198	194	200	142	236	158	154	175	222	184
Hollande	618	61	52	70	102	146	131	119	98	111	144
Indes orientales	121	97	61	56	69	96	100	40	98	92	125
Indes occidentales	14	16	11	11	11	»	3	1	»	2	5
Japon	»	1	1	5	1	12	22	35	50	54	69
Mer Méditerranée	158	152	208	179	228	179	216	167	173	221	221
Océan Pacifique	63	70	77	69	65	85	94	73	121	98	68
Mexique	3	»	6	9	17	7	9	5	5	18	16
Mer du Nord	470	1.026	909	1.011	1.104	1.029	1.067	1.015	1.020	1.238	1.215
Rio de la Plata	241	235	276	222	157	205	284	234	170	138	215
Turquie et Mer Noire	269	367	470	485	394	291	222	273	269	367	400
Divers	130	221	104	98	216	202	219	207	205	220	145
TOTAUX	4.420	4.728	4.710	4.987	5.246	5 358	5 613	5.414	5.267	5.718	5.847

Digitized by Google

Tableau des pays de destination des navires sortis du port d'Anvers

la houille, des voitures de chemin de fer; en Australie, des pommes de terre; au Brésil, des pommes de terre, du papier; en Suède et Norvège, des pommes de terre, des céréales, de la chaux; dans la République Argentine, des voitures de chemin de fer, des ciments, du fer, etc.

Digitized by Google

VI

Hambourg

La ville et sa population. — Hambourg, ainsi que le disait récemment un ingénieur distingué, est, de toutes les villes du monde, celle qui a réalisé depuis un quart de siècle le plus extraordinaire accroissement. Cet accroissement a atteint de telles proportions que le tonnage de Hambourg, devenu le premier port de l'Europe continentale, dépasse celui de Liverpool et ne tardera pas à distancer celui de Londres.

A quoi est due cette prospérité ? A l'Elbe, d'abord ; à l'Elbe qui, par elle-même ou par ses affluents, draine la production agricole, industrielle ou minière de toutes les provinces voisines, et qui, d'autre part, amène au cœur de l'Allemagne les matières premières nécessaires à son industrie et surtout la houille d'Angleterre.

Revenant à la loi économique naturelle, les Allemands ont fait de leurs fleuves et de leurs rivières les véritables routes du commerce intérieur et de l'exportation ; Hambourg en a largement profité. L'aspect de la ville est grandiose ; la largeur et l'animation des rues, la splendeur des maisons et des édifices, la profusion des tramways électriques, les perspectives imposantes qui s'ouvrent dans toutes les directions font qu'on cherche vainement un terme de comparaison entre Hambourg et toute autre ville déjà vue.

Digitized by Google

Il y a vingt ans, la population de cette cité étonnante était à peine de 300.000 habitants ; en y ajoutant plusieurs faubourgs, et la ville prussienne d'Altona, on arrivait à un total de 400.000 âmes. Aujourd'hui, Altona et tous les faubourgs réunis à Hambourg ne forment qu'une seule agglomération de plus d'un million d'habitants.

La vieille ville, autrefois circonscrite entre une enceinte demi-circulaire et l'Elbe, dont les rives formaient le port libre de Hambourg, n'est maintenant qu'un vaste amoncellement de bureaux, de magasins, de marchandises et de boutiques. La maison d'habitation en est de plus en plus éliminée ; pour la trouver, il faut se rendre au bord de l'Aussen-Alster, véritable lac de quatre kilomètres de long sur un de large. Tout autour se déroule une profusion de palais et de villas, car on peut dire qu'ici, plus peut-être même qu'en Angleterre, tout homme arrivé veut avoir, grande ou petite, luxueuse ou modeste, son habitation à lui tout seul.

Or, les hommes arrivés, les négociants enrichis, sont nombreux à Hambourg ; en 1885 on en comptait 500 à peine qui déclaraient, comme le fisc le leur prescrit, posséder un revenu annuel supérieur à 50.000 marks (67.500 francs) ; aujourd'hui, leur nombre a doublé. Ceux qui n'ont pas atteint une pareille fortune travaillent à l'acquérir et le font avec une assiduité digne d'être citée. « Vous pouvez vous rendre, écrit M. Victor Cambon, au bureau de n'importe quel négociant, courtier, armateur ou industriel de Hambourg ; à neuf heures du matin vous le trouvez au travail, entouré de tout son personnel ; revenez à midi et demi, il y sera encore. A une heure et demie, la Bourse l'appelle ;

Digitized by Google

huit à dix mille hommes d'affaires s'y rencontrent chaque jour. Qui arrive en retard paie une amende de 30 pfenning pour entrer, et cette modeste contribution produit une somme suffisante pour faire face aux frais d'entretien de la Bourse.

« Ces travailleurs, qui trafiquent avec le monde entier, parlent couramment l'anglais et le français ; ils étudient les affaires qu'on leur apporte avec une attention bienveillante et une ardeur contenue qui excluent toute impatience, et les entreprennent, s'il y a lieu, avec une assurance tranquille, résultat de la précision de leur étude préliminaire. »

Une autre particularité qu'il y a lieu de remarquer, c'est l'emploi judicieux et profitable que les Allemands font de leur argent. Il suffit qu'un homme présente de sérieuses garanties de compétence et d'honorabilité, pour qu'il trouve l'argent nécessaire à la mise en œuvre de ses conceptions ; en France, au contraire, la plus grande partie des capitaux est placée en rentes sur l'État ou s'en va même subventionner des gouvernements étrangers « qui créent ainsi, avec notre argent, des concurrences à notre industrie. »

Enfin, pleinement confiants dans l'avenir, les Allemands ont établi partout leurs services publics, leurs installations techniques non en vue des besoins présents, mais des agrandissements futurs : ainsi, à Hambourg, ils ont donné à leur Hôtel de Ville, lieu de rendez-vous de 18 sénateurs et de 100 conseillers municipaux, une ampleur magnifique. L'organisation de leur Assistance publique mérite non moins d'être mentionnée et les Hambourgeois montrent avec orgueil le nouvel hôpital d'Eppendorf, bâti suivant toutes les règles de l'hygiène la plus rigoureuse.

Digitized by Google

« Imaginez, a écrit M. Victor Cambon, un parc de 30 hectares, rempli de hautes futaies, agrémenté d'allées ombreuses ; au milieu de ce parc, disséminées çà et là, une soixantaine de villas, d'une construction soignée, d'une tenue irréprochable ; à l'entrée du parc, un édifice pour l'administration et les services généraux, tel est l'hôpital d'Eppendorf, l'une des dernières manifestations de l'esprit à la fois pratique et scientifique des Allemands du Nord. »

Transformations récentes. — Hambourg se trouve sur le bras nord d'une bifurcation de l'Elbe, à environ 100 kilomètres de l'embouchure de ce fleuve. Jusqu'en 1866 les navires s'amarraient au milieu du courant et déchargeaient par des allèges; mais, un peu avant 1870, on construisit deux bassins sur la rive droite de l'Elbe ; quelques années après, un troisième fut construit sur la même rive et six sur la rive-gauche ; les bassins pour les navires de mer occupaient alors 130 hectares.

Cette situation devenait insuffisante pour les besoins croissants de Hambourg : en 1865 ce port ne recevait que 5.186 navires, dont le tonnage s'élevait à 1.200.000 tonnes; le nombre des bâtiments restait presque stationnaire jusqu'en 1875 : 5.260; mais le tonnage avait passé à 2.000.000 de tonnes et il était de 2.200.000 tonnes en 1877. A ce moment Hambourg avait l'importance du Havre, mais restait bien inférieur aux principaux ports anglais. Durant les années suivantes, l'industrie allemande prenait un essor imprévu et Hambourg, son principal centre d'exportation, suivait ce colossal mouvement d'ascension; en 1896, il recevait de la mer 10,477 navires jaugeant 6.450.000 tonneaux. De l'Elbe

Digitized by Google

[illegible] descendaient en même temps des bateaux [illegible]ant 3.500.000 tonnes. Le mouvement total à Ham[illegible] était donc de 10.000.000 de tonnes : quelques [illegible] avaient suffi pour élever ce port au niveau de [illegible]res et de Liverpool, ces vieux marchés!

[illegible] cours de la période que nous venons de signaler, [illegible] le plus considérable qui se produisit à Ham[illegible]urg fut certainement la main-mise de l'Empire alle[illegible]mi sur cette cité, placée auparavant au nombre des [illegible]res. En effet, jusqu'en 1888, l'État entier de [illegible]mbourg était à l'abri de toute investigation doua[illegible]re, c'était sans doute un avantage considérable pour [illegible] industrie, mais une injustice non moins criante, vu [illegible] les villes concurrentes d'Allemagne n'étaient plus [illegible] des conditions d'égale production. Aussi cette [illegible]nchise fut-elle abolie pour la ville et maintenue seu[illegible]ment pour le port, environné, depuis lors, d'un [illegible]rcon douanier infranchissable ; les habitants de [illegible]mbourg en sont depuis réduits, ni plus ni moins [illegible] ceux de Berlin, de Cologne ou de Francfort, à [illegible]squitter les droits d'entrée de tous les produits taxés [illegible] le Zollwerein; il leur est même interdit de résider, [illegible] autorisation, au-dedans du cordon, et les ouvriers [illegible]u port et des entrepôts doivent prendre leurs repas [illegible]ux des cantines dont les denrées sont soumises aux [illegible]rits de douane.

Quand ce régime nouveau fut installé, les esprits [illegible]logmes ne manquèrent pas de prédire le prochain [illegible]clin de Hambourg. Or, depuis 1888, ainsi que le faisait [illegible]ncore remarquer M. Victor Cambon, les transactions [illegible] cette place ont exactement doublé et le port-franc, [illegible]ne neutre, est devenu « comme le point commun où

Digitized by Google

vient aboutir, par une sorte de fiction, le territoire prolongé de toutes les nations. »

Le port-franc peut librement recevoir, réexpédier, manipuler, transformer, conditionner et grouper toutes sortes de marchandises, sous la seule condition d'une déclaration à la douane et la charge d'un léger droit de statistique. Si on fait entrer ces marchandises en Allemagne, elles acquittent le droit légal. Une marchandise reçue en port-franc peut y rester indéfiniment ; elle ne doit être déclarée qu'au moment de sa réexpédition à l'étranger et payer alors un minime droit de sortie.

Tout se conciliait, on le voit, pour développer le mouvement commercial et maritime de Hambourg et il était par conséquent absolument nécessaire que de nouvelles transformations s'accomplissent, afin de donner au port allemand les proportions qui lui étaient indispensables. Heureuse ville, que le régime administratif ne condamne point, comme nos cités françaises, à piétiner dans la plus déplorable des routines, Hambourg put, en vingt-cinq ans, dépenser plus de 325 millions de francs pour accroître son port.

Le lit de l'Elbe cessa d'être le rendez-vous des navires et devint une artère magnifique, desservant les immenses bassins à flot qui furent creusés sur les deux rives, et disposés en patte d'oie ou mieux en barbes de plume dont le cours du fleuve forme l'arête. On ne saurait donner une idée du mouvement de bateaux qui règne aux points de convergence de ces divers bassins et la caractéristique de cette circulation est que, en raison de la disposition générale, elle se produit dans toutes les directions; telle, a-t-on dit, l'agitation des fourmis dans une fourmilière.

Digitized by Google

du fleuve, sur une longueur d'environ 5.000 mètres, de 14 bassins de différentes grandeurs, creusés en terre à des époques variées ; 3 grands bassins sont en outre en construction. La délimitation du port franc comporte au total une étendue de 984 hectares, dont environ 700 en superficie terrestre et 300 en surface d'eau ; la superficie des bassins achevés et livrés à la navigation s'élève à 165 hectares ; celle des bassins en construction est de 75 hectares environ.

Un de ces derniers bassins, presque achevé à cette heure, est destiné à la « Hamburg-America-Line », compagnie de navigation dont la flotte a pris, en quelques années, une exceptionnelle importance et qui va retirer de cette combinaison, en dehors de la satisfaction d'être bien chez elle, l'avantage de supprimer pour ses navires de nombreuses chances d'abordage ; en effet, ils n'auront plus à trafiquer avec les autres bassins et cela n'est pas à dédaigner, vu le mouvement d'entrées et de sorties qui existe devant Hambourg.

Le bassin loué à la Hamburg-America-Line l'a été pour la somme de 800.000 marks par an ; or, dès maintenant, cette compagnie le trouve insuffisant et on va probablement lui en céder un autre, tout d'abord destiné à la navigation fluviale. Ce second bassin sera affermé 550.000 marks : le loyer des deux bassins atteindra donc 1.350.000 marks ou 1.687.000 francs.

Ces nouvelles installations se trouvent à Kuhwarder, à l'aval de Hambourg, sur la rive gauche du fleuve et à peu près en face d'Altona : leur profondeur sera portée à 4^m 50 au-dessous du 0 des cartes, ce qui donnera 7^m 50 d'eau avec une marée moyenne. Reste à préciser comment elles pourront être mises en commu-

Digitized by Google

nications faciles et rapides avec la ville proprement dite. Dans son rapport sur l'exercice de 1900, la Hamburg-America-Line parle d'un pont transbordeur dans le genre de celui de Rouen. Quant à ce qui concerne les marchandises partant par ses navires, elle installera, à proximité du fleuve et dans un endroit central, un hangar pour la réception des colis.

Outillage des quais et bassins. — Le quai Sud du bassin actuellement affecté à la Hamburg-America-Line a mille mètres de développement et comporte trois hangars de 261 mètres de longueur et de 45 mètres de largeur. Ces hangars ont un étage et peuvent recevoir chacun la cargaison entière d'un grand vapeur. Au quai Nord, la longueur de trois hangars est de 310 mètres; le sol, transversalement, s'élève de 0 du côté du quai à 1 mètre sur l'autre façade. De ce dernier côté, existent 4 ou 5 lignes de voies ferrées qui servent à enlever les marchandises de transit. Les hangars ont en général 28 mètres de hauteur; leur largeur varie de 14m 50 à 33 mètres.

Au total, en 1887, les magasins couvraient, à Hambourg, une superficie de 33.000 mètres carrés ; en 1894, leur longueur était de 7 kilomètres et la surface couverte de 156.000 mètres carrés. Aujourd'hui, ils atteignent une superficie de 222.000 mètres carrés, dont 180.000 pour l'emmagasinage, 20.000 pour les bureaux et 22.000 pour diverses autres affectations.

Le développement total des quais des bassins dans l'intérieur mesure plus de 17 kilomètres et atteindra 30 kilomètres, lorsque les travaux en cours seront terminés. Quant à leur outillage, il est des plus impor-

Digitized by Google

du fleuve, sur une l
14 bassins de diff citer Hambourg au premier
des époques va x pourvus d'instruments de
construction. ' ait sur les quais 421 grues avec
au total un 1000 tonnes, donnant ainsi un
en superf 100 kilos par mètre courant de
ficie des 66 étaient fixes et 355 mobiles;
à 16 y en avait 2 électriques et 100 à
75 des quais était alors de 10 mille

Hambourg, il n'y a pas moins de
antes de déchargement, dont 255 à
main et 92 mues par l'électricité. Parmi
il en est un de 40 tonnes, un autre de 30
milieu du port, se dresse la monumentale
tonnes, la plus puissante qui existe dans

mobiles s'appuient d'une part sur le quai
quement et, d'autre part, sur le mur du hangar
face; elles sont posées sur des roues qui
sur rails et, au-dessous d'elles, passe une voie
avec wagon. Ainsi, aux quais Petersen et Asia, le
qui supporte la grue mobile se compose d'une
à branches inégales : la plus courte est
ale et son pied s'appuie sur deux roues accou-
l'autre est horizontale et porte aussi sur deux
dont les rails sont fixés sur la façade du hangar.
cette façon, la marchandise passe immédiatement
du navire au magasin.

Cette manière de procéder se pratique surtout sur les bords de la rivière l'Alster, qui traverse les deux lacs du même nom et s'écoule dans l'Elbe en se divisant, à travers la vieille ville, en une foule de canaux

Digitized by Google

canaux sont navigables pour les cha-
commerce et, tout le long de leur cours, se
des entrepôts de huit à dix étages, munis
reils de déchargement. Les entrepôts sont ainsi
façade, d'une part sur le *fleet* et, en arrière, sur une
rue parallèle.

Ces constructions, quoique généralement postérieures à l'incendie de 1842, qui dévora la plus grande partie de la ville de Hambourg, sont déjà anciennes et voilà pourquoi aucun terre-plein n'existe entre les quais et les magasins. Aujourd'hui, la façon de procéder est tout autre : on laisse un large espace entre le quai et le hangar et un espace plus large encore entre le hangar et les magasins ; sur ces terre-pleins circulent les voies ferrées dont la longueur totale autour du port est de 143 kilomètres.

Chaque quai est partagé en sections, suivant les divisions des abris qui le couvrent, et chaque section a un personnel d'ouvriers, de contre-maîtres, de chefs de chantiers, avec un certain nombre de grues mobiles à la disposition de ce personnel. Ajoutons que, malgré ces aménagements et cet outillage, la plupart des voiliers et beaucoup de vapeurs, notamment les charbonniers, n'accostent pas les quais et mouillent à l'intérieur des bassins ou même en rivière, fixés aux nombreux pieux d'amarrage, dits « ducs d'Albe », qui y sont plantés ; ils opèrent alors leur déchargement au moyen de chalands.

Ainsi que nous l'avons déjà signalé, de puissantes dragues travaillent perpétuellement à maintenir soit dans les bassins, soit dans le lit du fleuve, la profondeur voulue ; cette profondeur est d'autant plus nécessaire

Digitized by Google

réseau allemand du Rhin. Les 3.034 kilomètres de voies navigables du bassin de l'Elbe comportent 1.902 kilomètres de rivières naturelles, 641 kilomètres de rivières canalisées et 500 kilomètres de canaux.

C'est là un réseau considérable, on le voit, et cependant les Allemands ne comptent pas s'arrêter en chemin : un projet de canal de l'Elbe au Rhin a même été dressé. Mais ce canal aurait pour conséquence de dériver, sur les ports du Pays-Bas et de la Belgique, une partie de l'important trafic fluvial qui se dirige actuellement sur Hambourg ; aussi la réalisation de ce projet rencontre-t-elle une vive résistance de la part du commerce et des organes autorisés de cette ville et des provinces environnantes. Ceux-ci préconisent, comme solution, l'idée d'un nouveau canal qui irait de Ruhrort à Emden et qui donnerait ainsi au Rhin une embouchure allemande dans ce dernier port ; Emden deviendrait de ce fait une annexe du port de Hambourg et tout le commerce entre la Westphalie et la Prusse orientale transiterait par ces deux places.

La Chambre de Commerce de Hambourg, appelée tout particulièrement à donner son avis sur le projet du canal de l'Elbe au Rhin par le Weser, n'a jamais, elle non plus, dissimulé son hostilité. Hambourg, dit-elle, souffrira de la création de ce canal au point d'être exposé à perdre, au profit de Rotterdam et d'Anvers, sa position de premier port continental. Les sommes énormes auxquelles on estime la dépense seraient employées plus utilement à étendre et à compléter les voies ferrées reliant l'Ouest et l'Est de la Prusse. D'autre part, les communications entre ces deux parties du pays peuvent être établies avantageusement et à moins

Digitized by Google

de frais par la voie maritime, en profitant du canal de Kiel et en creusant plus profondément le canal de Dortmund à Emden.

Ce dernier canal, inauguré le 11 août 1899, rendrait en effet les plus grands services et permettrait de réaliser à tous les points de vue des bénéfices, si on augmentait d'un mètre sa profondeur. Il servirait alors véritablement à l'échange des produits industriels de l'Ouest et des produits agricoles de l'Est ; il pourrait porter des chalands de mer d'une capacité de 900 tonnes, chargés de charbon et de fer se rendant à Dortmund, à Kœnigsberg et à Memel, pour en rapporter du blé et du bois

En outre, en vue d'assurer encore des facilités à la navigation fluviale, la Chambre de Commerce réclame énergiquement l'approfondissement de l'Elbe entre Magdebourg et Hambourg, de façon à ce que le fleuve qui, à certaines époques de l'année, offre dans ce parcours de grandes difficultés de navigation, atteigne au moins 1^m25 aux plus basses eaux, au lieu de 0^m94 qu'il obtient seulement à cette heure.

Parmi les autres desiderata, il faut signaler, nous le répétons, tous ceux ayant pour but l'extension commerciale et coloniale. Les Allemands s'intéressent aujourd'hui [illegible] reprises industrielles d'outre-mer et ils ont créé un peu partout des maisons de banque ; c'est grâce à ces banques que l'exportation allemande s'est [illegible] tous les marchés commerciaux de l'Amérique du Sud, principalement dans le [illegible] « L'un des traits les plus [illegible] actuelle, a écrit M. Marcel [illegible] de l'Empire d'Allemagne

Digitized by Google

sur des marchés réservés, avant 1870, à la Grande Bretagne et à la France ».

En Chine et en Sibérie, l'Allemagne, d'autre part, a affermi notablement sa position. Des armateurs de Hambourg viennent d'établir une ligne de navigation entre leur port et Arkhangel d'où les marchandises gagnent, par la Dvina d'abord, puis par voies ferrées, Perm et Kallas. Enfin, le pavillon impérial allemand dessert régulièrement les ports du Japon, de la Chine et de l'Australie, et l'on sait quelle infiltration germanique s'opère depuis quelques années soit dans le Levant, soit en Afrique.

On est étonné de tant d'initiative et pourtant, comme l'écrivait M. Victor Bérard, cette initiative a été absolument privée ; c'est elle et non l'action gouvernementale qui a syndiqué les énergies industrielles ; c'est la nation qui a tout voulu, tout combiné, tout accompli.

Mouvement de la navigation. — Les lignes de navigation à vapeur qui desservent le port de Hambourg sont au nombre de 118, dont 71 sous pavillon allemand. De ces lignes, 86, dont 43 allemandes, relient Hambourg à des ports européens, et 32, dont 28 allemandes, assurent ses rapports commerciaux avec les pays extra-européens.

La flotte marchande hambourgeoise se composait, au 31 décembre 1900, de :

Navires à voiles....	314	jaugeant	242.661 tonneaux
» à vapeur..	488	»	745.995 »
Total.....	802	jaugeant	988.656 tonneaux

Digitized by Google

Tableau général du mouvement des Navires de mer dans le port de Hambourg

Années	Entrées						Sorties						Total général	
	Voiliers et allèges		Vapeurs		Total		Voiliers et allèges		Vapeurs		Total		Nombre de Navires	Tonnage de Jauge
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Digitized by Google

Répartition par pavillon des Navires de mer entrés à Hambourg

PAVILLONS	1885		1890		1895		1900	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Allemand	3.188	1.593.437	3.700	2.259.564	4.585	2.772.392	7.640	4.282.751
Russe	»	»	7	4.789	35	21.564	67	47.127
Suédois et Norvégien	441	186.210	551	255.683	583	287.941	796	417.342
Danois	117	35.102	221	72.799	294	89.936	408	149.622
Anglais	2.508	1.644 782	3.053	2 348 393	3.337	2.822.363	3.442	2.779.688
Hollandais	299	74.567	415	89.361	423	94.322	548	133.883
Belge	»	»	18	8.870	28	34.114	15	19.014
Français	107	67.548	105	78 967	75	67.083	78	82.160
Espagnol	96	62.633	69	58.029	43	34.293	49	56.620
Italien	»	»	18	9.675	23	15.583	28	25.241
Autrichien	»	»	5	2.369	12	8.783	14	22.801
Grec	»	»	6	8.086	2	4.467	13	20.282
Brésilien	»	»	»	»	2	280	3	386
Argentin	»	»	2	947	»	»	1	597
Autres	64	39.833	6	5.293	1	1.372	»	»
TOTAUX	6.790	3.704.112	8.176	5.202.825	9.443	6.254.493	13.102	8.037.514

Digitized by Google

[illegible]

[illegible] jaugeant 184.496 tx.

[illegible] 244.279 »

[illegible] [illegible] »

[illegible] Hambourg [illegible] 25 bateaux [illegible] en outre, [illegible] quelques années par [illegible] en particulier, [illegible] les dernières [illegible] compagnie. [illegible] jaugeant [illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Digitized by Google

Parmi les faits nombreux à signaler, relatifs au mouvement de la navigation à Hambourg, nous indiquerons que la proportion des navires sur lest entrant dans ce port tend à augmenter, alors que celle des navires sur lest quittant ce port tend à décroître. Cela prouve que, contrairement à ce qui se passe chez nous, les navires qui fréquentent le port de Hambourg y trouvent du fret en abondance ; ils aident ainsi à un développement que le consul général français considérait, encore récemment, comme sans exemple dans les annales du commerce, et que les statistiques suivantes permettront d'apprécier exactement.

Mouvement commercial.— Grâce à plusieurs tableaux, on pourra se rendre compte tantôt, d'une façon facile, de l'importance de ce mouvement ; mais il convient surtout de retenir, parmi les chiffres qui y figureront, ceux concernant l'importation et l'exportation maritimes ; les autres se rattachent plutôt au marché intérieur de l'Allemagne et se trouvent, d'ailleurs, dans une étroite dépendance du commerce par voie de mer.

Depuis sa transformation en pays industriel, l'Allemagne se trouve de plus en plus dans la nécessité de demander à l'étranger les matières premières nécessaires à son industrie et, en même temps, les denrées alimentaires que la population exige pour son entretien, et que le sol ne fournit plus en quantité suffisante. Le port de Hambourg est, à cet égard, un très grand pourvoyeur ; son rayon s'étend même très au delà du territoire allemand et, en raison des nombreux avantages que la navigation et le commerce y trouvent réunis, les marchandises les plus variées y affluent de tous les points du globe.

Digitized by Google

Tableau du Mouvement G

ARRIVAGES et EXPÉDITIONS	1885		1890		1895		1896	
	Tonnes de marchandises	Valeur en millions de fr.	Tonnes de marchandises	Valeur en millions de fr.	Tonnes de marchandises	Valeur en millions de fr.	Tonnes de marchandises	Valeur en millions de fr.
IMPORTA								
Par mer	3 163.645	1 1[illegible]	5 [illegible] 987	1.721	6 389.636	2 077	7 303.982	2.13[illegible]
Par l'Elbe supérieur	1 [illegible] 936	301	1 729 230	483	1 734 203	486	2 033 222	55[illegible]
Par voies ferrées	1 229 855	740	1 593 729	1 023	1.769 382	1.049	1.934 164	1 [illegible]
Argent monnayé	45	102	72	71	108	82	286	192
Totaux	5 664 371	2 3[illegible]	8 [illegible]	3.298	9 872 836	3.648	11.061.494	3.5[illegible]
EXPORTA								
Par mer	1 [illegible]	1 [illegible]	2 [illegible]	1 [illegible]	2 977.865	1.671	3.240.665	1.739
Par l'Elbe supérieur	1 [illegible]	[illegible]	1 [illegible]	336	2 389.133	611	2.905.069	588
Par voies ferrées	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	858.798	891	905.316	817
Argent monnayé	51	27	[illegible]	24	58	22	49	18
Totaux	3 [illegible]	[illegible]	3 [illegible]	2 [illegible]	6.145.854	3 [illegible]	7.054.039	3 216

Digitized by Google

Hambourg

1899		1900		1901		1902		1903	
Tonnes de marchandises	Valeur en millions de fr.	Tonnes de marchandises	Valeur en millions de fr.	Tonnes de marchandises	Valeur en millions de fr.	Tonnes de marchandises	Valeur en millions de fr.	Tonnes de marchandises	Valeur en millions de fr.
GES									
9.178.073	2.491	9 850.615	2.851	9.701.347	2.701	10.022.551	2 871	10.535.223	2.997
2.435.440	567	2.606.920	636	2.565.606	594	2.449 413	542	3.226.987	712
2.200.790	1.107	2.360.878	1.268	2.423.336	1.203	2.469.161	1.296	2 546.022	1.324
152	78	121	64	115	61	133	48	123	28
13.814 455	4.243	14.818.534	4.819	14.690.401	4.559	14.961.258	4.757	16.308.355	5.061
TIONS									
4.154.792	2.008	4 581.553	2.264	4.695.470	2.274	4.943.103	2.375	5.357.762	2.532
3.514.108	863	3.457.214	882	3.489.941	827	3.335.884	847	3.799.768	976
1.163.527	900	1.306.414	966	1.222.352	921	1.170 302	918	1.134.538	927
212	50	136	25	89	11	87	10	137	16
8.832.639	3.821	9.345.317	4.137	9.407.852	4.033	9.449.376	4 150	10.292.195	4.451

Digitized by Google

Tableau des Importa

			1890		1895		1896		
			Tonnes	Valeur en millions de fr.	Tonnes	Valeur en millions de fr.	Tonnes	Valeur en millions de fr.	To
		345	1.283.334	586	1.959.816	726	2.290.588	743	2.4
		22	1.756.530	40	1.744.435	33	1.891 060	34	2.1
		639	1.898.761	928	2.518.755	1.119	2.762.350	1.157	2.9
		65	19.883	65	32.756	80	30.106	81	
		75	103.459	102	132.274	119	129 558	126	
		1.166	5.066.967	1 721	6.369.036	2.077	7.103.862	2.141	8.4
			1.359.014	633	1.439.236	561	1.610.141	631	1.8
			176.249	10	300.381	15	318.266	14	
			648.777	329	828.763	402	877.587	408	1.0
			40.673	243	53.248	246	51.020	259	
			287.616	361	356.237	447	383.651	487	
		1.129	2.512.329	1.576	2.977.865	1.671	3.240.665	1.799	3.4

Digitized by Google

Maritimes à Hambourg

1899		1900		1901		1902		1903	
Tonnes	Valeur en millions de fr.	Tonnes	Valeur en millions de fr.	Tonnes	Valeur en millions de fr.	Tonnes	Valeur en millions de fr.	Tonnes	Valeur en millions de fr.
2.743.761	789	2.628.573	896	3.023.893	909	3.124 994	975	3.105.475	947
2.685.526	57	3.270.411	88	2.878.134	67	2.947.597	51	3 2'4.194	66
3.526.079	1.379	3.688.540	1.573	3.551.224	1.460	3.709.230	1.576	3.930.116	1.725
29.821	79	42.251	92	43.100	90	48.836	93	36.540	86
192.886	187	220.840	202	204.976	174	191.894	166	198.898	173
9.178.073	2.491	9.850.615	2.851	9.701.847	2.700	10.022.551	2.861	10.535.223	2.997
2.001.092	680	2.083.063	742	2.018.424	722	2.191.146	718	2.316.029	728
440.096	22	474.810	23	485.593	23	526.599	23	602 468	25
1.231.724	585	1.436.664	647	1.603.594	699	1.640.659	763	1.760.420	809
50.840	230	68.189	276	64.417	264	67.407	274	64.425	304
431.040	491	518.822	576	493.442	566	517.292	596	614.420	664
4.154.792	2.008	4.581.553	2.264	4.695.470	2.274	4.943.103	2.374	5.357.762	2.530

Digitized by Google

Les laines, les peaux, les caoutchoucs, les tourteaux, les bois, les cotons, les pétroles, les vins, les huiles, les fruits, les tabacs, les céréales, et principalement les sucres et les cafés, donnent lieu, à la Bourse de Hambourg, au plus grand nombre de transactions. Cette ville possède, à cette heure, près de 1.100 maisons d'importation et d'exportation, dont 63 remontent au XVIII^e siècle ; chacune d'elles traite des affaires considérables avec des parties déterminées du monde et toutes veulent se créer des débouchés nouveaux pour les produits fabriqués ; de là, la nécessité de cette extension coloniale que l'Allemagne poursuit depuis quelques années avec une ténacité qui finira, sans doute, par vaincre tous les obstacles rencontrés jusqu'ici.

Mouvement industriel.— Il y a une vingtaine d'années, Hambourg conservait un caractère presque exclusivement commercial ; mais, depuis cette époque, cette ville a cherché à acquérir une certaine importance industrielle. Elle a été aidée dans cette voie par son incorporation au Zollverein ; en dégageant, en effet, le grand port hanséatique des bassins qui le séparaient du territoire de l'Empire, la mesure appliquée le 15 octobre 1888, sous l'inspiration du prince de Bismarck, assurait aux produits industriels de Hambourg la liberté de se répandre sur tout le territoire de l'Union douanière.

En 1885, Hambourg possédait 768 fabriques occupant ensemble 20.350 ouvriers ; mais, dès la fin de l'année qui voyait l'incorporation de cette ville au Zollverein, le nombre des fabriques se relevait à 876 et celui des ouvriers à 24.915.

Digitized by Google

On comptait :

En 1890, 1.190 fabriques et 30.097 ouvriers
» 1895, 1.296 » 33.676 »
» 1900, 1.327 » 42.707 »

Ces fabriques se décomposaient de la façon suivante :

GROUPES	1890		1900	
	Fabriques	Ouvriers	Fabriques	Ouvriers
Pierres et terres	20	1.081	30	1.343
Métaux	103	2.609	145	3.844
Machines et construct. navales.	174	8.660	147	12.605
Industries chimiques	28	1.090	45	1.760
Huilerie, éclairage et chauffage.	52	1.113	69	2.340
Industrie textile	20	620	22	832
Papiers et cuirs	36	2 017	41	2.751
Bois et sculpture	121	2.504	171	3.528
Alimentation	464	6.139	386	7.408
Vêtements et annexes	66	1.903	83	3.027
Imprim. et industr. graphiques.	98	2.130	154	3.065
Industries artistiques	5	231	4	204
Totaux	1.190	30.097	1.327	42.707

Le groupe des pierres et terres comprend les fabriques de tuiles, de briques, de mortier, de ciment, les établissements à travailler le marbre et les verreries ; cette dernière industrie est représentée aujourd'hui à Hambourg par deux usines et 399 ouvriers. Ajoutons que l'exportation des ciments s'est développée d'une façon étonnante en quelques années.

La métallurgie est relativement peu considérable, et cela par suite de l'éloignement des charbons et des minerais ; par contre, l'industrie des métaux demi-précieux est des plus florissantes.

On fabrique à Hambourg des chaudières, des pompes, des machines agricoles, des machines à coudre, à écrire, etc. L'industrie des automobiles et celle des appareils

Digitized by Google

Les laines, les
les bois, les coto
fruits, les tabacs,
sucres et les cal
bourg, au plus
ville possède, a
portation et
XVIII^e siècle ;
dérables avec
tes veulent s
produits fab
coloniale q
années av
vaincre to

Mouve
Hambo
ment c
a cher
trielle.
porati
port h
toire
sous
prod
répo
E
ens
qui
le no
ouvr

Digitized by Google

...oins importante est celle ayant trait à l'alimen-
... minoterie, rizerie, biscuiterie, conserves, raffine-
...sucre, rôtisseries de café, brasseries. Seize établis-
...s, occupant 670 ouvriers, préparent les alcools
...lueux, qui jouent un rôle considérable dans les
...tions.

...diverses industries sont situées en partie dans le
...anc, mais le plus grand nombre d'entre elles se
...nt en territoire douanier. Le premier groupe
...mprend nécessairement que les établissements
...lant pour l'exportation et pour les constructions
...es : on en compte 83 avec 7.340 ouvriers. Le second
...e, beaucoup plus nombreux, jouit généralement de
...t des autorités douanières de diverses tolérances :
...ssion temporaire, drawback, etc., qui lui facilitent
...ulièrement l'exportation de ses produits.

...is l'un et l'autre de ces groupes semblent avoir été
...pés à cette heure d'un temps d'arrêt dans le progrès :
...ut en rechercher la cause dans les prix élevés des
...tières premières, une surproduction excessive, la
...erté de la vie et, de ce fait, la cherté de la main
...euvre beaucoup plus forte à Hambourg que dans le
...ste de l'Allemagne. Ajoutons à tout cela les obstacles
...ncontrés par l'exportation des produits fabriqués,
...ace aux constants progrès de l'industrie aux États-
...nis, en Suède, au Japon et ailleurs.

Relations de Hambourg avec la France. — Ainsi que l'on a pu déjà s'en rendre compte, le mouvement de la navigation entre la France et le port de Hambourg, ou vice-versâ, est relativement insignifiant ; quant au mouvement commercial maritime entre cette ville et

Digitized by Google

[illegible] Hambourg des phosphates, [illegible] des peaux de mouton, du vin ; la [illegible] des minerais de zinc, de la cire ; [illegible] de la gomme élastique, des végétaux pour [illegible] les peaux de la cire ; l'Indo-Chine, du riz, [illegible].

Par contre, Hambourg fournit de nombreux produits [illegible] algérienne, à la Tunisie, à Madagascar, [illegible].

Pour en revenir aux relations de Hambourg et de la France, il est essentiel de rappeler ici que toutes les évaluations que nous venons de donner sont empruntées aux statistiques du mouvement maritime de cette place. Or, le trafic maritime ne représente qu'une partie seulement de nos importations et de nos exportations : en effet, le plus grand nombre des expéditions faites de Paris, par exemple, pour les articles de luxe, ou du midi et du centre de la France pour les fruits, raisins primeurs, etc, emprunte la voie de terre. L'évaluation de cette seconde et très importante partie du trafic avec la France ne peut être faite, les tableaux de la statistique hambourgeoise, bien que très complets, comme nous l'avons déjà dit, se bornant, pour chacune des marchandises arrivant par les chemins de fer, à en déterminer le chiffre global sans spécification de provenance.

Quoi qu'il en soit, il est certain que le mouvement [illegible] affaires entre notre pays et Hambourg s'est notablement accru en ces dernières années surtout ; et si la France n'est pas le pays avec lequel l'Allemagne se [illegible] de développer ses relations commerciales, [illegible] nos objets manufacturés jouissent heureu-

Digitized by Google

sement encore chez nos voisins d'une excellente réputation. Ainsi les deux tiers environ des importations de soieries en Allemagne sont portés à notre actif.

Relations de Hambourg avec les pays étrangers. — Sans doute, Hambourg a toujours eu des relations commerciales avec un grand nombre de pays étrangers; mais, au cours de la période qui nous occupe spécialement, ces relations ont considérablement progressé. Et, d'ailleurs, il faut le dire, rien n'a coûté à l'Allemagne pour en arriver là ; ne signalait-on pas, récemment, la création de ces expositions flottantes organisées à Hambourg par le Syndicat des négociants-exportateurs ? « Un avenir immense, s'écriait un publiciste éloquent, attend l'Allemagne en Orient : l'effort persévérant, éclairé de Hambourg et de Brême le prépare avec une entente admirable du possible ; partout ces villes laissent percer les vastes espoirs et les longues pensées qui les travaillent. »

Les maisons de commerce allemandes sont nombreuses dans les ports des mers de Chine et du Japon ; d'autre part, les négociants qui trafiquent avec l'Extrême-Orient ont fondé à Hambourg le « Ostasiatischer Verein » dont le but est de propager la connaissance des hommes et des choses de l'Asie orientale. Et c'est ainsi que les Allemands étendent peu à peu leur influence.

A cette heure, tant à l'entrée qu'au départ, l'Angleterre d'abord, les États-Unis ensuite sont les deux pays avec lesquels Hambourg entretient le commerce le plus actif. Viennent à un rang inférieur : la Suède et la Norvège, le Danemark, la Russie, les Pays-Bas, la Belgique, etc. En Amérique, après les États-Unis, sont placés : le

Digitized by Google

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1897	[illegible]	[illegible]	1900	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Russie, mer Baltique	75	108	130	100	214	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Russie, mer Noire	10	17	12	10	13	11	5	6	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Suède et Norvège	300	438	470	601	640	631	600	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Danemark	232	80	366	486	741	1012	1.153	1.010	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Grande Bretagne	3.050	2 204	2 274	2.106	2.247	2.335	2.350	2 350	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pays-Bas	233	310	264	280	330	336	329	325	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique	57	96	78	76	113	117	120	101	[illegible]	[illegible]	[illegible]
France	228	112	77	70	73	69	68	60	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne	110	62	41	35	30	40	55	55	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Portugal	55	68	47	49	52	48	49	52	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Italie	36	46	36	40	37	42	45	42	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autriche-Hongrie	17	16	20	20	20	23	22	81	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Grèce et Turquie	»	23	33	36	30	36	30	80	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Canada	20	33	19	20	16	20	24	14	[illegible]	22	24
Etats-Unis d'Amérique	391	354	260	311	343	326	815	804	420	272	236
Mexique et Vénézuéla	66	50	41	41	48	60	47	71	56	55	71
Antilles et Nouvelle Grenade	62	65	70	65	78	70	60	40	48	41	70
Brésil	161	212	237	218	203	104	174	162	180	146	140
Etats au Sud du Brésil	37	21	42	41	41	40	60	80	66	57	57
Autres Ports d'Amérique	89	155	182	156	123	94	128	110	118	117	98
Côte Occidentale d'Afrique	81	95	111	107	100	104	109	105	128	154	157
Le Cap et Maurice	8	30	36	36	30	41	28	30	43	58	87
Côte Orientale d'Afrique	»	14	25	29	31	35	35	42	39	48	50
Chine et Japon	67	53	42	42	45	52	48	64	68	54	64
Australie	57	67	45	51	53	65	60	68	78	66	59
Autres ports non allemands	13	70	116	109	107	114	123	111	159	163	168
TOTAUX	5.552	4.806	5.058	5.180	5 693	6.123	6.351	6.314	6.539	6.799	7.106

Canada, le Mexique, le Brésil, la République Argentine, le Chili. En Afrique, les principaux clients de Hambourg sont la Côte Occidentale, la colonie du Cap, la Côte Orientale ; en Asie, l'Inde anglaise, Singapoore, la Chine, le Japon ; enfin, l'Australie.

Grâce aux arrivages venant de Santos, de Rio, de Bahia, de l'Amérique centrale et de Porto-Rico, Hambourg est, comme on le sait, un des premiers marchés de café du monde. Les tabacs de la Havane et du Levant, les vins d'Espagne et d'Italie, les amandes du Maroc, les beurres de Russie et du Danemark, le cacao du Cameroun, les charbons de l'Amérique, les cuirs de Buenos-Ayres et de Rio-de-la-Plata entretiennent principalement les relations de ces pays avec Hambourg, pour les marchandises d'importation.

Parmi les pays éloignés qui demandent le plus à Hambourg, citons le Natal qui est un client sérieux pour les cotonnades à bon marché, les toiles à couleurs voyantes, les couteaux, les objets de verre et de porcelaine, les lampes, les bières en caisses ; le Mexique, pour les ustensiles en fer blanc et en fer émaillé, la quincaillerie, les machines agricoles, les poteries, les porcelaines,les articles dits « de Paris », les confections, la lingerie, le papier à lettre de luxe ; le Japon, pour les satins de coton, les mousselines, les ciments, la couleur d'aniline ; la Plata, le Chili, l'Équateur pour les tissus variés, les objets de cuivre, les lampes, la mercerie, les articles « de Paris » en cuir et en bois, etc, etc.

Digitized by Google

Digitized by Google

CINQUIÈME PARTIE

AMÉLIORATIONS ET RÉFORMES

Digitized by Google

Digitized by Google

CINQUIÈME PARTIE

AMÉLIORATIONS ET RÉFORMES

I

Insécurité et Vexations

Douloureux parallèle. — Si, dans ce travail spécialement consacré à Marseille, nous avons tenu à donner des détails circonstanciés sur divers autres ports français et étrangers, c'était pour nous permettre de placer ces divers ports en parallèle et de tirer de cette comparaison, dans la dernière partie de notre étude, les conclusions les plus pratiques et les plus décisives.

Outillage des quais et des bassins, moyens et voies de transports, mouvement commercial, mouvement industriel, mouvement de la navigation, tout pourrait être sans doute le sujet de comparaisons concluantes; mais nous laisserons les esprits les plus attentifs accomplir une partie de ce travail, quitte à y revenir d'ailleurs subsidiairement au cours de ces pages, et nous nous contenterons ici de mettre en parallèle, pour les années

Digitized by Google

...es entrés et sortis
...iers chiffres ont
...sur tous ceux
... et qui n'en

	Augmentation
...	3.755.636
...	342.390
...	1.093.613
...	915.693
...	100.732
...	636 708
...	671.167
...	515.939

... de cette
... heureux

...	33.98 p. ...
...	26.02 ...
...	16.07 ...
...	14.72 ...
...	4.28 ...
...	3.59 ...
...	1.34 ...

... maintient sa supériorité sur les ports ... elle a été vivement distancée par les trois ... que nous avions choisis pour termes

Digitized by Google

de comparaison. En 1885, Marseille était au premier rang ; en 1900, ce port est au troisième, passant après Hambourg, après Anvers, et il est menacé même de perdre prochainement cette place au profit de Gênes.

Douloureux parallèle et qui demande, de notre part, de bien profondes réflexions. Sans doute, en passant en revue les ports étrangers, celui de Gênes en particulier, nous avons vu comment s'était détourné, au profit de cette ville et au détriment de la nôtre, une grande part du mouvement commercial entre l'Europe centrale et la Méditerranée ; sans doute, nous avons constaté avec quelle activité nos voisins se préoccupent d'augmenter sans cesse leur réseau de voies de pénétration, leur outillage maritime, l'étendue de leurs bassins. Mais sont-ce là les causes principales de l'infériorité de Marseille ? Nous ne le pensons pas, et nous pouvons d'autant moins le penser que le mal dont nous nous plaignons frappe en même temps tous les ports français.

Alors qu'Anvers et Hambourg sont situés à 100 kilomètres de la mer, que l'accès de leurs bassins est soumis au flux et au reflux de la marée, que les glaces et les brumes viennent souvent l'hiver rendre la marche des navires difficile, Marseille, au bord de la mer, ouvre, en toute saison, ses bassins larges, profonds, bien outillés.

Si donc notre cité a fait relativement peu de progrès au cours d'une période pendant laquelle d'autres ports ont si considérablement prospéré, il faut en rechercher la cause autre part que dans des questions d'outillage, autre part même, nous le dirons, que dans des questions de voies de communication; il faut en rechercher la cause plus haut et plus loin.

Digitized by Google

C'est à cette tâche que nous voulons surtout consacrer ces pages.

Le Régime protectionniste. — « Vous recherchez la cause de l'infériorité de Marseille, de l'infériorité des autres ports français comparés à ceux de l'étranger? nous dirons beaucoup; mais il n'y en a qu'une, c'est le régime protectionniste que nous subissons depuis déjà bien des années, et qui porte aujourd'hui ses fruits si malfaisants. » Dans une large mesure, le raisonnement de ceux-là est juste. La loi du 28 mars 1885, en frappant d'un droit de 3 francs par 100 kilos les céréales importées en France, a eu des conséquences déplorables pour notre port; et quand cette première mesure restrictive a été complétée, quelques années après, par l'abandon du régime économique sous lequel nous vivions depuis 1860, le désastre a été chaque jour s'accentuant.

La politique protectionniste, en limitant nos importations, a limité en même temps nos débouchés à l'intérieur; elle a amené le renchérissement des prix des denrées alimentaires et, par suite, celui de la main-d'œuvre; elle a accablé ainsi notre industrie de telles charges qu'il lui est très difficile de soutenir la concurrence, pour les opérations d'exportations, contre les produits de l'industrie étrangère.

Elle a fait plus encore, elle nous a ramené aux aberrations du passé, aux erreurs économiques qui entouraient le pays et, dans le pays, chaque province de barrières douanières que ne franchissaient les marchandises, quand on leur permettait de sortir ou d'entrer, qu'après avoir acquitté taxe sur taxe et impôt

Digitized by Google

sur impôt. « Dans ce système, écrivait M. des Cilleuls, l'importation avait le caractère d'une tolérance limitative; en principe, on excluait tout objet dont l'admission n'était pas expressément prononcée. »

La politique protectionniste nous a entraîné en outre vers un terrible danger, mais danger inévitable, celui de l'État-Providence. Si, en effet, la protection est de droit commun, toute industrie a le droit d'y recourir, tout individu peut la revendiquer, par cela seul qu'il a intérêt à le faire. Et quand vraiment n'y aura-t-il pas intérêt? « Vous devez observer, disait Colbert à l'intendant de Languedoc, que les marchands ne s'appliquent jamais à surmonter, par leur propre industrie, les difficultés qu'ils rencontrent dans le commerce, tant qu'ils espèrent de trouver des moyens plus faciles par l'autorité du Roy. »

Quand on a mis le doigt dans l'engrenage protectionniste, la main, le bras, le corps tout entier y passent bien vite. C'est l'agriculture qui, la première, a demandé à être protégée; et, au détriment du commerce, on a frappé les blés, les maïs, les vins, les huiles, les légumes, les fruits, etc., etc.; puis, quand on a pensé qu'on ne les avait pas frappés suffisamment, on les a frappés de nouveau. Et l'agriculture se plaignant encore et toujours, on a recouru en sa faveur, au détriment sans cesse du commerce et de la navigation, à un nouveau procédé de protection : les primes. Qu'importe que périssent nos colonies; qu'importe que notre marine marchande ne puisse trouver là-bas les frets sur lesquels elle comptait ; qu'importe que nos négociants n'aient plus d'aliments d'affaires, l'essentiel est que nos agriculteurs travaillent et, comme le travail qu'ils veulent faire

Digitized by Google

... donnerons des ... betteraves, primes aux ... primes à ceux qui ... comme ... terre?

... s'arrêtera-t-on? D'autre ... le fret à ... son tour, ... les primes. ... comme ... pas assez ... l'exportation des ... d'envoyer ... Angleterre, au Maroc, ...

... montant quelque ... contribuable français? ... la vie matérielle, le ... main-d'œuvre, le renchéris- ... comme conséquence, ... de lutter contre les ... de notre industrie, la ... commerce et son piétinement ... tout grandit et tout

... -échange. — Un seul remède ... de divers côtés, et ... libre-échange. « Imaginez un moment ... libres en France. Aussitôt ... viande fraîche et conservée, la ... machines et outils de fer ou ... et aussi les cotonnades, les

toiles, les draps: les Français se nourrissent, s'habillent à meilleur marché, travaillent avec des machines et des outils moins chers et plus perfectionnés. »

En principe, c'est là la stricte vérité et peut-être, si nous ne voulions examiner que la situation particulière et isolée d'une ville comme Marseille, nous aurions le droit de nous rallier à cette doctrine et de l'approuver pleinement. Mais notre devoir nous commande de lier le sort de Marseille à celui de la France et de ne réclamer, en conséquence, que des mesures qui soient en même temps favorables à notre port et à notre pays.

Or, la liberté des échanges sera, pour l'un et pour l'autre, d'une inappréciable utilité, mais à condition que les pays voisins en admettront en même temps le principe. Si nous devions abaisser seuls nos barrières douanières, nous laisser envahir par les produits de l'étranger en n'ayant pas la facilité d'expédier les nôtres chez les peuples voisins, la liberté commerciale serait assurément un marché de dupes. « Il nous est impossible d'ouvrir nos portes, disait M. Thierry, à la Chambre des Députés, quand nos voisins n'ouvrent pas les leurs.»

Certains libre-échangistes n'admettent même pas cette thèse ; pour eux, la protection, d'une manière générale, c'est l'Etat intervenant pour défendre une industrie menacée par la concurrence étrangère; or, à leur avis, l'Etat n'a pas à remplir ce rôle. C'est là, assurément, une grossière erreur : il est absurde de dire qu'un gouvernement doit assister impassible à la ruine d'industries indispensables à la nation qu'il dirige; et il ne l'est pas moins de fermer aveuglément la porte à tous les produits venant du dehors et qui importeraient l'abondance dans le pays.

Digitized by Google

Dans une étude des plus sérieuses sur la *Protection par les primes,* un de nos concitoyens, M. A. de Lavison, a parfaitement indiqué l'erreur qui serait commise soit en défendant avec acharnement le libre-échange intégral, soit en prônant les bienfaits de la protection la plus rigoureuse. « Mais doit-on opter fatalement, ajoute-t-il, pour un de ces extrêmes ? je ne le crois pas ; l'application outrée de théories absolues donne souvent de bien piètres résultats dans la pratique, car la vérité n'est pas à poste fixe du côté de la liberté ou du côté de la protection, et il faut dans chaque cas chercher quel est, des deux principes, celui dont l'application est la plus opportune. »

N'est-ce point là, d'ailleurs, la doctrine soutenue à toutes les époques par les hommes que la passion n'aveuglait pas ? Colbert, qui a pourtant poussé si loin l'application du protectionnisme, n'en admettait pas le principe dans tous les cas indistinctement ; il répétait sans cesse que la protection qu'il avait accordée à certaines industries devait être temporaire et ne durer que le temps nécessaire pour leur permettre de s'acclimater en France. Il aurait même, un jour, exprimé son sentiment à cet égard d'une manière pittoresque, en écrivant aux échevins de Lyon que les fabricants de cette ville feraient bien de considérer les faveurs dont leur industrie était l'objet, comme des béquilles à l'aide desquelles ils devaient se mettre en mesure d'apprendre à marcher le plus tôt possible, et que son intention était de les leur retirer ensuite.

Dans le camp opposé, et sous la plume moderne d'un théoricien peu suspect de tendances protectionnistes, M. Leroy-Beaulieu, nous recueillons un aveu tout aussi

Digitized by Google

précieux. « La baisse des prix des marchandises exotiques, dont nous ne produisons pas de similaires chez nous, dit-il, est fort avantageuse et n'offre pour nous aucun inconvénient. Il n'en est pas ainsi de la baisse du prix des denrées qui, en même temps qu'elles sont partiellement introduites du dehors, ont des similaires chez nous. La baisse de ces denrées n'est pas un bien sans mélange et, parfois même, elle est un mal. Les économistes qui applaudissent à cette baisse de prix sont des étourneaux ou de simples perroquets qui ressassent une leçon apprise. »

On ne saurait mieux faire ressortir que les bienfaits du libre-échange ont leur limite, comme les bienfaits de la protection ont la leur. Nous avons donc là une preuve nouvelle qu'il y a quelque chose à prendre dans chacune des doctrines et que, pour en revenir à la situation de Marseille, le mal que nous avons constaté ne saurait être guéri par ceux qui prétendent qu'il faut proscrire à jamais la protection et ne croire qu'aux doctrines du libre-échange.

Les traités de commerce.— Où est donc le remède ? Il est et il ne peut être que dans les traités de commerce, c'est-à-dire dans le retour à la grande idée qui avait inspiré le programme de 1860 ; idée qui était bien conforme aux aspirations généreuses de la nation, aux sentiments de sociabilité qui la distinguent ; idée qui s'inspirait enfin des besoins réels de notre pays et qui témoignait d'une appréciation exacte et vraie de ses ressources.

Cela est si certain que la période de trente années qui a suivi l'application du régime des traités de commerce

Digitized by Google

[illegible] réserve, nous pouvons espérer que nous reprendrons enfin notre marche en avant, soutenus dans nos progrès par les sympathies des peuples dont [illegible] à notre, par la multiplicité des [illegible] mutualité des relations qu'ils auront [illegible]

[illegible] ut, soutenu le président de la Chambre [illegible] Marseille, en s'adressant à ses collègues, [illegible] vous vos efforts. Vous aspirez à [illegible] transactions qui assurent la [illegible] le concours commun qu'ils [illegible] développement de leurs richesses. [illegible] vous contribué dans une grande [illegible] persévérance, par votre [illegible] notre Compagnie, à cette évolution [illegible] une politique d'expansion, de [illegible] cordiales relations avec les peuples [illegible] compatible avec son génie et avec les [illegible] son histoire;

[illegible] vous aurez bien mérité de vos mandants, [illegible] grande ville et, mieux encore, de notre chère [illegible]

Instabilité économique. — Le régime protectionniste a donc été, pour la France en général et pour Marseille en particulier, une entrave des plus gênantes pour le mouvement commercial. Et, néanmoins, malgré cette entrave, ce mouvement commercial aurait certainement vaincu toutes les difficultés accumulées sur sa route, s'il n'avait pas eu à lutter avec quelque chose de pire que le régime protectionniste, c'est-à-dire avec l'instabilité économique.

Digitized by Google

« Un mauvais régime économique, quand il est stable, vaut mieux, a-t-on dit avec raison, qu'un régime meilleur mais sujet à des changements imprévus. » Or, nous sommes soumis non seulement à un mauvais régime économique, mais, de plus, et par dessus tout, à un régime perpétuellement instable. Comment notre prospérité commerciale pourra-t-elle résister à une semblable situation ?

Et ce cri de désespérance ce n'est pas seulement Marseille qui le fait entendre, c'est la France entière, ce sont tous nos ports. « Les conditions défavorables dans lesquelles nous nous trouvons, écrivait hier encore la Chambre de Commerce du Havre, sont aggravées par l'incertitude qui pèse sur toutes choses et paralyse les initiatives. Elle naît particulièrement des modifications à tout moment apportées ou proposées dans le régime douanier, des projets de réforme en matière fiscale tour à tour repris puis abandonnés, de l'agitation qui se fait autour des questions sociales et de l'instabilité dans la direction des affaires publiques. »

Non, le régime que nous subissons n'est pas la protection, c'est l'instabilité commerciale. Il n'y a pas une industrie, pas une affaire qui ne soit à la merci d'un caprice parlementaire. Tous les jours, un député monte à la tribune et dépose un projet de loi taxant tel article, surtaxant tel autre et, de ce fait, immédiatement les transactions sont interrompues, les craintes, dissipées hier, se renouvellent, l'élan de toutes les entreprises est arrêté. Et quand, sous l'empire de préoccupations à peu près exclusivement électorales, bien plus que sous la pression des intérêts généraux, ce système déplorable tend à s'aggraver chaque jour, on ne peut pas s'étonner

Digitized by Google

de voir, chaque jour aussi, quelque ancien débouché se fermer pour nous, et le profit en être recueilli par quelque nation mieux avisée.

Qu'il y ait dans le monde entier excès de production des matières premières, que ces matières puissent, avec les prix de transport extrêmement réduits pratiqués aujourd'hui, concurrencer les produits indigènes ; qu'il y ait également excès de fabrication dans tous les pays, cela est certain ; mais il ne faut pas, nous le répétons, que le mal soit encore augmenté par des mesures législatives venant jeter la perturbation dans le commerce et enlever aux négociants toute confiance dans l'avenir.

Voyons, en effet, pour le blé, par exemple, ce qui s'est passé au cours des années dont nous nous occupons spécialement. La loi du 28 mars 1885 frappe d'un droit de 3 francs par cent kilogrammes les céréales importées en France et qui n'étaient autrefois taxées que d'une sorte d'impôt de statistique, de 60 centimes par o/o kilogrammes ; cette mesure avait été prise soit-disant dans l'intérêt de l'agriculture et, quelque temps après, comme cette dernière n'était point satisfaite, le droit de 3 francs était porté à 5 francs par 100 kilogrammes, puis à 7 francs et enfin était ramené au chiffre intermédiaire de 5 francs.

Mais tout cela avait été prévu avec l'espérance de superbes récoltes en France ; celle de l'année 1897 ayant été particulièrement mauvaise, il fallut, pendant les mois de mai et de juin suivants, abaisser subitement toutes les barrières et supprimer temporairement le droit imposé à l'entrée des blés étrangers.

De pareils bouleversements ne se produisent jamais sans être la cause de la ruine commerciale de plusieurs

Digitized by Google

négociants, de la gêne de tous ; Marseille dut en subir la conséquence. Néanmoins ces bouleversements étaient-ils terminés ? Loin de là. Alors sont intervenues les discussions sur l'admission temporaire, les zones d'exportation, etc., toutes aggravant l'état d'incertitude dans lequel on se complaît à laisser notre commerce. Cet état d'incertitude a été porté au pire au cours de l'année 1900, à la suite de la loi sur les Bons d'importation. Cette loi, votée à la fin d'une session par la Chambre des Députés, est restée en suspens pendant plus de six mois, pour être finalement rejetée par le Sénat. Et pendant toute cette période, dans l'ignorance du régime où l'on pouvait être le lendemain, il n'était pas possible d'engager aucune affaire de quelque durée, et l'on ne pouvait qu'assister en gémissant à la ruine de notre commerce et de nos transactions.

La loi du Cadenas. — Afin de rendre plus difficiles encore à nos négociants et à nos industriels toutes transactions commerciales, on a renchéri sur l'état d'incertitude perpétuelle dans lequel on les tenait, ainsi que nous venons de le dire ; on a voté en effet la loi du Cadenas qui ne vise pas, il est vrai, toutes les marchandises, mais qui en vise cependant un nombre assez grand pour que nous puissions ici apprécier sévèrement une mesure contre laquelle, d'ailleurs, la Chambre de Commerce de Marseille a fait entendre les plus énergiques protestations.

Qu'est-ce que le Cadenas ? C'est la faculté laissée au gouvernement d'imposer ou de relever subitement les droits de douane frappant telle ou telle marchandise, et de les encaisser dès le jour du dépôt à la Chambre des

Digitized by Google

[illegible] comme nous l'avons dit, on a beau [illegible] de cette loi, de morale publique [illegible] vu, d'autre part, dans quelle [illegible] pouvait s'exercer antérieurement [illegible] désormais.

[illegible] au grand jour, dans des conditions égales pour [illegible] il est à craindre que la [illegible] gouvernement aura décidé l'application [illegible] les dispositions de la loi du Cadenas [illegible] membres du gouvernement seront [illegible] la mesure adoptée ? Le personnel de l'administration [illegible] nous le voulons bien, aucun préjugé [illegible] pas certain que la préparation du projet [illegible] même au dehors, et que tel ou tel [illegible] profit à lui, au grand détriment de tous, pour [illegible] à coup sûr, des opérations que l'on aurait [illegible] droit, d'illicites ? Or, on ne voit pas bien [illegible] peut avoir à gagner en tout cela la morale publique ou privée.

En outre, la loi prévoit qu'au cas où le Parlement ne ratifierait pas les mesures adoptées par le gouvernement, il y aura lieu à remboursement de l'impôt perçu. Mais à qui cet impôt sera-t-il remboursé après trois ou quatre mois ? Le rendra-t-on sou par sou au consommateur, en déduction du prix du kilogramme de sucre qu'il avait acheté ? Songer même à pareille chose, c'est songer à l'absurde et c'est prouver que la loi du Cadenas est à tous égards une loi mauvaise.

Les marchés à terme. — Dans la loi du Cadenas il y a déjà le principe de la campagne menée [illegible]

Digitized by Google

quelques années contre les marchés à terme, campagne qui s'est déjà traduite par diverses propositions législatives déposées à la Chambre des Députés. Il s'agit ni plus ni moins de déclarer, non en propres termes mais par voie détournée, nul et non avenu tout achat et toute vente qui ne serait point fait en disponible.

Or, pour que pareille proposition se produise, il faut certainement qu'elle émane de personnes ignorant le premier mot des nécessités commerciales et industrielles. En effet, les marchés à terme, aussi bien sur marchandises que sur valeurs mobilières, forment aujourd'hui une partie intégrante de l'organisation économique du pays. Les marchés à terme sur marchandises, spécialement, grâce à l'ampleur assurée par eux aux transactions, sont de nature, non pas à fausser les prix, comme il a été souvent argué, mais à assurer, au contraire, une cote beaucoup plus sincère et plus véritable que celle du comptant, par la mise en présence d'offres et de demandes portant sur des quantités beaucoup plus considérables.

Quand on lit les exposés des diverses propositions de loi qui ont eu pour objet la réglementation des marchés à terme, il est impossible de ne pas être frappé de la façon étroite dont leurs auteurs comprennent cette question. Il semble, pour eux, que toute opération à terme est un pari et que tout achat un peu étendu de marchandises est un acte d'accaparement tombant sous le coup de la loi.

N'est-ce pas le contraire qui est la vérité ? Les dangers d'accaparement sont infiniment plus considérables sur les marchés au comptant que sur les marchés à terme, puisqu'ils sont de beaucoup plus exposés que ces der-

Digitized by Google

[illegible]

[illegible] spéculation [illegible] par exemple. [illegible] pendant [illegible] cependant [illegible] Chambre de [illegible] au Mi- [illegible] Raffineries, disait- [illegible] françaises au [illegible] la veille de [illegible]. Il est aisé de [illegible] très long, [illegible] et la rentrée [illegible] transporteur, le prix [illegible] large. Des écarts [illegible] constatés. Tout acheteur [illegible] intérêts est contraint, dès [illegible] à Paris, une quantité [illegible] la revend ensuite, au cours

Digitized by Google

du jour, quand les sucres coloniaux sont arrivés. Le risque par lui couru se limite ainsi à la différence, nécessairement peu importante, des cours cotés en deux jours successifs. »

Ces opérations, que commande la prudence la plus élémentaire, ne constituent pas une spéculation, et cependant les projets de loi sur les marchés à terme les rendraient impraticables. La conséquence naturelle de ce nouvel état de choses serait la ruine du marché français au profit des marchés étrangers. Ce serait la ruine de nos exportations, car les exportateurs, eux aussi, comme on l'a fort nettement démontré, sont obligés d'avoir recours aux mêmes pratiques.

Ce que nous venons de dire pour les sucres pourrait s'appliquer à une foule de marchandises et, dans ces conditions, ne serait-il pas temps, ainsi que l'estime notre Chambre de Commerce, que le Gouvernement fît entendre sa voix et démontrât le danger que présente, pour notre industrie et pour notre commerce, cette guerre acharnée que font, par ignorance du sujet ou en vertu de préjugés indéfendables, certains membres du Parlement aux marchés à terme. Ces attaques incessantes contre des opérations parfaitement légitimes, et sans l'existence desquelles on ne concevrait même pas qu'un commerce puisse subsister, troublent profondément les esprits, entravent les affaires et sont une cause flagrante de cette infériorité qu'on signale partout à l'étranger comme une preuve manifeste de la décadence de la France.

Que les marchés à terme puissent engendrer la spéculation et que la spéculation soit un mal, qui le nie ? Mais de là à recourir aux mesures proposées il y a loin.

Digitized by Google

[illegible] voudrait supprimer le soleil parce qu'il cause des orages.

N'oublions pas, d'autre part, que les agrariens prussiens poursuivant une campagne identique à celle que nous combattons à cette heure, ont obtenu gain de cause le 22 juin 1896, à la suite du vote par le Parlement de Berlin d'une loi dont les auteurs avaient pour objectif de limiter les opérations de bourse et de spéculation. Quel résultat ont-ils obtenu ? Notre Consul général à Hambourg démontrait, quelques mois après, que les effets de la nouvelle loi avaient été de restreindre, par exemple, les affaires en café au détriment du commerce général allemand et des maisons intéressées. « C'est une loi manquée dont les auteurs sont aussi peu satisfaits que ceux qu'elle frappe », ajoutait M. Ger[illegible]

Nous soumettons cette appréciation aux partisans des mesures restrictives à la liberté du commerce et des échanges.

Taxes et impôts. — Il ne suffisait pas de chercher à [illegible] la liberté des échanges, d'entraver les affaires par une [illegible] économique sans exemple, d'établir [illegible] pays une haute muraille douanière, on [illegible] le gouvernement lui-même se [illegible] promoteur de projets d'impôts et de [illegible] ne pourraient avoir d'autre résultat que de [illegible].

Que notre système d'impôt actuel soit à certains points de vue défectueux et irrégulier, personne assurément [illegible] particulier, les contributions sur les portes et fenêtres soient contraires à toutes [illegible] progrès de l'humanité.

cela est bien certain. Et nous serions d'autant plus désireux de leur suppression que nous pensons, avec un grand nombre d'économistes et de législateurs, que les impôts les plus lourds, les plus gênants, les moins faciles à recouvrer sont ceux que l'on paye chez le percepteur.

Néanmoins, affirmons bien haut que l'œuvre de l'Assemblée constituante de 1789 ne doit pas être touchée sans de sérieuses et importantes études. Les membres de cette Assemblée avaient pu apprécier, par une longue expérience, l'odieux, l'injustice et le danger de la taille personnelle. Aussi leurs efforts tendirent-ils à lui substituer l'impôt réel. Depuis cent et tant d'années cette réforme capitale a subi les épreuves les plus diverses en France et dans tous les pays du monde; partout elle a résisté à toutes les critiques, et si quelques nations ont introduit dans leur législation des réformes, l'impôt sur le revenu par exemple, elles n'ont fait du moins de celui-ci qu'un impôt tout à fait accessoire; et cependant, même ainsi restreint, cet impôt n'a pas laissé que de subir les attaques les plus vives et les plus justifiées.

La matière imposable, dans ce système, c'est le revenu global de chacun, c'est-à-dire la somme des profits qu'une personne retire de ses capitaux ou de son travail. Accordons, si l'on veut, que ce serait là l'idéal fiscal consistant, en effet, en une contribution unique et proportionnelle sur le revenu total de chaque contribuable. Mais en même temps on pressent de suite, au seul énoncé de cette formule, le danger énorme auquel on exposerait à la fois le trésor et le contribuable en faisant reposer la totalité des ressources publiques et celle des charges individuelles, sur une évaluation.

Digitized by Google

Et qui sera chargé de cette évaluation, sur quelle base le législateur pourra-t-il asseoir l'impôt sur le revenu ? On ne connaît que trois manières de faire cette évaluation : la déclaration, la taxation directe, la présomption.

Or, sans entrer ici dans de longs développements, nous avons à nous demander si la première manière, la déclaration, peut être sincère ? Quant à la seconde, c'est l'évaluation, arbitrée par les agents du fisc, du revenu de chacun et arbitrée forcément suivant les racontars des concierges ou les inimitiés des voisins. Enfin, la troisième manière, la présomption, paraît tellement contraire à nos mœurs que pas un seul partisan de la réforme financière n'ose la proposer comme assiette de l'impôt sur le revenu.

La valeur locative de l'immeuble habité paraît, au premier abord, le seul indice sérieux de la fortune, du revenu de chaque contribuable. Et pourtant, si l'on y réfléchit un moment, quelle erreur on commettrait en s'emparant d'une pareille base. « La valeur locative, disait Proudhon dans sa *Théorie de l'impôt*, n'est qu'une probabilité du revenu. Un harpagon peut se loger dans une habitation qui échappe à la taxe, tandis que le médecin et l'agent d'affaires sont tenus, pour leur clientèle, à se donner un luxe d'appartement souvent hors de proportion avec leurs profits. »

En outre, il est certain que, le jour où la valeur locative serait prise pour base de l'impôt sur le revenu, les loyers chers seraient en bonne partie abandonnés; de là naîtrait facilement une crise de la propriété immobilière, entraînant bientôt celle du bâtiment et créant, de ce fait, la misère pour les ouvriers de la corporation. « Le jour où l'impôt sur le revenu glo-

Digitized by Google

bal fonctionnerait, écrit M. Paul Delombre, un double mouvement serait à craindre : d'une part les ventes de propriétés immobilières, ayant pour but de restreindre les moyens de contrôle du fisc et d'autre part, simultanément, aggravant cette crise, une émigration des capitaux mobiliers. »

Celui qui a son bien au soleil, qui a groupé autour de lui des travailleurs qu'il entretient et fait vivre, serait sûrement frappé, tandis que celui qui aurait mobilisé son bien irait et viendrait, circulerait sous les yeux du fisc impuissant, et jouirait de la sécurité donnée à tous en payant le minimum de la contribution générale.

Voilà la morale et l'équité de l'impôt projeté, de celui qu'à chaque nouvelle législature on fait miroiter devant les yeux des électeurs peu clairvoyants, en leur indiquant que là est la solution de tous les problèmes financiers. N'est-il pas nécessaire de protester contre de pareilles assertions, n'est-il pas nécessaire d'affirmer que ce n'est pas ainsi que nos gouvernants pourront avoir plus d'argent dans leurs caisses ? Ils n'arriveront à ce résultat, désiré par tous, qu'en facilitant au pays une reprise de son activité économique,

Troubles et grèves. — Faciliter au pays, venons-nous de dire, une reprise de son activité économique ; tel est, en effet, le but qu'il faut absolument poursuivre aujourd'hui, si l'on ne veut pas conduire définitivement la France dans une voie de ruine et de déchéance irréparables.

Or, nous avons vu, au cours des pages précédentes, comment, au lieu de travailler à faciliter cette reprise de l'activité économique, on cherchait à l'enrayer par

Digitized by Google

l'insécurité d'une part et les vexations de l'autre. Poursuivons cette étude, et nous allons voir aux prises deux des facteurs pourtant indispensables à la vie sociale : le capital-travail et le capital-argent. Nous savons depuis longtemps que ces deux capitaux ont besoin l'un de l'autre, qu'ils se complètent, qu'ils se font vivre mutuellement. Et pourtant, jamais plus qu'à l'heure actuelle, on a donné libre carrière à ceux qui, comme l'affirmait le distingué député de Marseille, M. Thierry, s'efforcent d'établir et d'entretenir le divorce entre ces deux éléments nécessaires à la prospérité publique.

Les grèves paraissent devoir être le grand moyen mis en œuvre pour assurer, au dire de certains, le triomphe du travail et l'écrasement définitif du capital. Et ces grèves deviennent, en effet, de plus en plus nombreuses, apportant avec elles de lamentables ravages. Au cours de l'année 1900, seulement, à Marseille, nous avons vu successivement éclater celle de soutiers et chauffeurs, des garçons navigateurs, des ouvriers des quais, des déchargeurs de charbons, des charretiers, des ouvriers des huileries, des peintres caréneurs, des démolisseurs de navires, des piqueurs de sel, des boulangers, des ébénistes, des chaudronniers en fer, des corroyeurs, des tuiliers, etc. Plus de 20.000 ouvriers ont ainsi successivement abandonné leur travail, sans prétexte justifié le plus souvent, et ont amené la gêne dans leur ménage, en même temps qu'ils ont porté au commerce de notre ville un préjudice dont il se ressentira longtemps encore.

Loin de nous la pensée de dénier aux ouvriers le droit de se mettre en grève ; mais ce droit qu'ont bien

Digitized by Google

certainement tous les travailleurs, ils ne doivent, à notre sens, en user qu'après constatation sincère de leurs intérêts lésés, qu'après plusieurs tentatives de conciliation restées sans succès. Or, à cette heure, nous voyons sans cesse des politiciens se faire, sous le plus futile prétexte, des fauteurs de grève ; usant de leur situation ou de leur influence, ils sèment le vent des tempêtes populaires, fomentent les révoltes, toujours prêts cependant à fuir et s'échapper au moment du danger. Grâce aux liens qui les unissent aujourd'hui au Pouvoir Central, ces politiciens paralysent en outre l'action gouvernementale. A Marseille, nous les avons vu empêcher, non pas la répression que personne ne souhaite, mais la sage, persuasive, méthodique et ferme direction qui aurait apaisé les conflits, rendu toute rigueur inutile ; qui nous aurait épargné le chagrin de voir de malheureux ouvriers, victimes des déclamations révolutionnaires, condamnés pour avoir naïvement appliqué jusqu'au bout les théories décevantes de leurs élus.

Le *Moniteur Officiel du Commerce*, du 9 mai 1901, a publié une intéressante étude de notre consul de France à Gênes, sur la comparaison des ports de Gênes et de Marseille. Le relevé des années 1899 et 1900 présente pour Gênes, en 1900, une plus-value de 632 navires et de 678.168 tonneaux. Le progrès de 1899 sur 1898 n'avait été, on l'a vu déjà ailleurs, que de 279 navires et 24.725 tonneaux.

Le pas fait en avant par Gênes pendant notre grève est donc considérable. Chez nous, l'année 1900 a accusé pour Marseille une diminution de 745 navires, 294.484 tonneaux de jauge et 97.603 tonnes de marchandises. En 1900, le pavillon français ne couvre que 71 o/o du

Digitized by Google

o du
ie 53
a d
augmenté
ouvriers per
nous é
revenu c

décidés
avons
pour orga
changer du ré
ouvriers
revenir sur n
les attr.
en elles
suivant la comp
décidés et, au
opposés au dével
et industrielle.
quand M. Millerand,
le projet de loi toucha
aux conditions
les plus avancés ont d
de bonhomie, cette loi
que jamais législateur ait c
Chambres de Commerce, les S
pétitionné contre le projet et l'o
à la prospérité et à l'existence m
l'industrie française, attentatoire, pour l'ouvrier
que pour le patron, aux principes les plus essenti
de liberté. »

Digitized by Google

t en stipulant d'une
pour tous doit être
e en grève est inalié-
llement que le droit
qu'il y a lieu, en
es sévères contre
ême, entravent la
atteinte à la libre
roupement aura
des réunions,
ons à la presse,
la situation
l'éviter ainsi

ainsi tou-
nnus; si,
le quel-
ns de
nous
me
on

Digitized by Google

II

Un Port Franc

Le projet. — Il ne suffit pas de gémir sur la situation faite à notre cité depuis un certain nombre d'années, il faut nous défendre. C'est ce que nous venons de dire et, pour entrer dans cette voie, des hommes d'intelligence et d'initiative ont mis en avant un important projet tendant à la création d'un port franc à Marseille.

L'application du système protectionniste est une des principales causes, nous l'avons vu, de l'état de stagnation dans lequel se maintient notre mouvement commercial. Malheureusement, tout en le regrettant, nous devons reconnaître que la majorité de nos concitoyens est imbue, dans la France en général, d'idées favorables à ce régime économique : on ne peut, d'autre part, espérer voir se modifier rapidement l'opinion publique dans le sens libre-échangiste. Dans ces conditions, et à moins de renoncer à la lutte et de se résigner à la déchéance complète, il faut, ainsi que le disait la Société pour la Défense du Commerce dans un important rapport, chercher ailleurs des remèdes ou tout au moins des palliatifs.

Or, parmi ces remèdes et ces palliatifs aucun n'a rencontré plus de faveur que la création d'un port franc à Marseille. L'idée à peine lancée, un mouvement s'est fait dans l'opinion publique et s'est manifesté par des articles de journaux, des conférences, des vœux émis

Digitized by Google

par les divers corps élus. C'était bien là la preuve évidente que le projet d'un port franc apparaissait à tous les esprits comme une nécessité que la situation rendait inéluctable à l'heure actuelle.

Mais, qu'est-ce qu'un port franc?

La Chambre des Négociants-Commissionnaires et du Commerce extérieur le définit ainsi :

« Le port franc est un port qui, avec ses bassins, « ses quais, ses magasins, est placé, au point de vue « de la douane, en dehors de la ville même à laquelle « il appartient. »

Voici, d'autre part, comment le définissait la Chambre de Commerce de Marseille, en l'an XIII :

« Un port franc est une ville hors de la ligne des « douanes; c'est un port ouvert à tous les bâtiments « de commerce sans distinction, quel que soit leur « pavillon ou la nature de leur chargement.

« C'est un point commun où vient aboutir, par une « sorte de fiction, le territoire de toutes les nations. Il « reçoit et verse, de l'un à l'autre, toutes les productions respectives, sans gêne et sans droits. »

En un mot, quelle que puisse être la définition théorique qu'on lui donne, le port franc est une zone exterritorialisée dans laquelle peuvent s'effectuer en toute liberté et en franchise des droits de douane, telles opérations, telles manipulations ou transformations des marchandises de toutes sortes qui sont interdites à l'intérieur du sol national. Comme le faisait remarquer un jour à la Chambre le distingué député de Marseille, M. Thierry, l'enceinte de la dernière Exposition Universelle a été un terrain douanier international exterritorialisé et dont les opérations sont le meilleur exem-

Digitized by Google

ple de ce que pourrait être un port franc complet. Les marchandises étrangères y ont été débarquées, manipulées, exposées puis réexportées sans aucune formalité douanière. Les droits ont seulement été payés par celles de ces marchandises qui, au lieu d'être réexportées, sont restées en France et qui ont été, en conséquence, assujetties aux taxes qu'elles auraient dû payer en franchissant la frontière pour la première fois.

Rapidement accepté par tous les esprit pratiques, le principe de la création d'un port franc dans notre ville a été soumis à la Chambre des Députés et une Commission parlementaire a été chargée de l'étudier. Cette Commission a commencé ses travaux en parcourant les divers ports étrangers dans lesquels le régime des zones franches a été adopté; mais, à notre connaissance, elle n'a pas poussé plus loin ses investigations et, en tout cas, un certain temps se passera encore avant qu'un projet de loi définitif ne soit présenté et voté (1).

Nous croyons donc utile de résumer ici, en une série de pages, l'étude de cette question et de montrer tous les avantages que notre ville, et que toutes les villes dans lesquelles le port franc serait établi, retireraient de cette création. Nous indiquerons aussi que le régime du port franc a existé autrefois à Marseille, mais dans des conditions différentes de celles dans lesquelles il pourrait fonctionner aujourd'hui; enfin nous étudierons comment ce régime est mis en pratique dans plusieurs ports étrangers, et quels heureux résultats il a produit partout.

(1) A l'heure où paraissent ces lignes, la question n'a malheureusement pas avancé d'un pas.

Digitized by Google

Les anciennes franchises. — Aussi loin que l'on remonte dans l'histoire de Marseille, on retrouve la trace de l'importance qu'elle attachait à sa liberté et des bienfaits qu'elle en retirait. Dès le VI^e^ siècle, elle imposait, aux nations qui entretenaient avec elle des relations commerciales, la réciprocité de la franchise dont jouissaient leurs importations dans notre cité. Durant le moyen âge, la franchise de son port était reconnue comme « salutaire au royaume tout entier » et de nombreuses chartes, datant de l'époque des croisades, indiquent que les Marseillais réclamaient, partout où ils se trouvaient, la faculté, accordée par eux aux autres peuples, de « entrer, sortir, vendre, acheter, sans payer aucune espèce de droit. »

« Les communes de Marseille, d'Arles, de Toulouse, de Nimes de Montpellier, etc., jouissaient dans ce temps, écrit H. Martin, d'une liberté et d'une prospérité extraordinaires : le négoce y attirait des richesses considérables, et leur importance politique continuait à surpasser infiniment celles des communes du nord de la France. » En parcourant notre histoire locale, on trouve à chaque page les traces des luttes soutenues pour le maintien de ce privilège, auquel nos ancêtres attachaient le plus grand prix.

Néanmoins, la liberté de Marseille, fortement ébranlée par les désordres répétés de ces époques relativement lointaines, n'était plus qu'un vain mot au commencement du règne de Louis XIV : les exigences du fisc l'avaient peu à peu anéantie par l'établissement de taxes, de droits et d'impôts multipliés. Mais il était réservé à Colbert, à ce ministre que l'on pourrait appeler le père de la doctrine protectionniste, de proclamer la

Digitized by Google

[illegible] de la franchise du port de Marseille, de la [illegible] et de l'organiser enfin sur des bases [illegible] à la pleine satisfaction du commerce marseillais. [illegible] en effet de cette franchise une des [illegible] du système [illegible] pour le relèvement de la France [illegible] fameux promulgué en mars 1669 par [illegible] dans son entier. Le préambule [illegible] un exposé de motifs qui [illegible] comme sujet de [illegible] gouvernants.

[illegible] « Que le commerce est le moyen le plus propre pour [illegible] les différentes nations et entretenir les esprits les plus opposés dans une bonne et [illegible] correspondance [illegible] apporte et répand [illegible] par les voyes les plus innocentes [illegible] les sujets [illegible] les plus florissants. »

[illegible] « Que l'un des principaux moyens pour [illegible] est d'establir quelqu'un des premiers ports du [illegible] de tous droits d'entrée et [illegible] »

En conséquence « Le port et le havre de Marseille [illegible] francs et libres à tous marchands et [illegible] sortes de marchandises de [illegible] qu'elles puissent être. »

[illegible] établis étaient supprimés [illegible] devenait libre et les bureaux de [illegible] des droits d'entrée dans le Royaume [illegible] transportés [illegible] de la ville. Il serait injuste de [illegible] car Marseille et [illegible] qui avaient bénéficié en [illegible] d'un port franc, virent [illegible] leur commerce et leur marine.

Digitized by Google

Malheureusement, ce régime ne devait pas être longtemps en vigueur et la lutte fut bientôt reprise pour la défense de la liberté, toujours menacée par des taxes et des impôts nouveaux. Sous prétexte de payer les dettes de la nation dans le Levant, d'acquitter la pension de l'ambassadeur à Constantinople, d'indemniser le Trésor de la suppression des droits qui étaient prélevés à son profit, autrefois à Marseille, sous tous les prétextes enfin, des entraves furent sans cesse mises à la franchise de notre port. Vainement, un arrêt du Conseil d'Etat, en date du 10 juillet 1703, protesta contre ces entraves ; la situation ne fut pas améliorée et les cahiers des Etats généraux constatèrent qu'il ne restait plus rien de la franchise accordée « par le Ministre immortel qui sut peser les vrais intérêts du commerce » ; dans ces conditions, on peut dire que la Convention n'eut rien à détruire quand elle supprima tous les ports francs.

Mais pour se rendre compte de l'importance qu'avait, aux yeux des Marseillais, la liberté de leur port et le prix qu'ils attachaient au maintien de ses franchises, il faut suivre, dans les archives, toutes les démarches et tous les efforts que la Chambre de Commerce fit dans ce but pendant la Révolution et sous l'Empire. En 1806, une délégation spéciale envoyée par elle fut reçue par l'Empereur. Celui-ci, que la concurrence de Gênes irritait déjà, ordonna l'établissement d'un projet pour la création, à Marseille, d'un port semblable à celui de sa rivale et il désigna comme emplacement le fort Saint-Jean ou la citadelle de Saint-Nicolas.

Cela ne suffisait pas à certains esprits de l'époque ; ou des discussions s'engagèrent et retardèrent la solu-

Digitized by Google

tion attendue. Toutefois, des mesures furent de nouveau reconnues indispensables quand on constata les progrès de tous les ports italiens, qui venaient de renouer leurs traditions de liberté commerciale. Au retour des Bourbons, la franchise du port de Marseille fut rétablie en principe, au milieu de l'allégresse universelle, par la loi du 16 décembre 1814, bientôt suivie de l'ordonnance du 20 février 1815.

Cette joie ne fut malheureusement pas de longue durée ; tout le monde ne tarda pas à se plaindre du nouvel ordre de choses et l'ordonnance du 10 septembre 1817 détruisit, à la demande générale, l'œuvre tant réclamée quelques années auparavant.

Marseille port franc. — Quelle était la cause qui venait d'amener pour notre commerce une si cruelle déception ? La cause était unique : elle consistait en ce que tous ceux qui avaient réclamé le rétablissement des anciennes franchises locales l'avaient fait sans se demander, avec assez de réflexion, si les barrières entre les provinces, supprimées au moment de la Révolution, n'avaient pas créé une situation nouvelle et n'avaient pas ouvert au commerce un vaste marché qui jadis lui était fermé.

Cela était si vrai que l'ordonnance du 20 février 1815, rendue pour déterminer l'application de la loi de décembre 1814, comprenait forcément tant de restrictions que Marseille se vit alors cernée entre deux véritables barrières de douane ; elle même dut se décider à sacrifier la franchise de son port. Elle supplia le gouvernement de transformer cette franchise en un mode d'entrepôts, combiné de telle sorte qu'il laissât

Digitized by Google

au commerce extérieur toutes les facilités qui lui étaient nécessaires pour lutter contre les ports et les villes rivales et qu'il conservât, en même temps, à nos relations avec l'intérieur l'entière liberté sans laquelle Marseille ne pouvait prospérer.

Cet exemple fut si frappant qu'on ne peut comprendre comment des hommes de bonne foi ont pu, tout récemment, revenir aux errements vieux d'un siècle et réclamer de nouveau « Marseille port franc ». Admettons comme on l'a dit, qu'il n'y ait là « qu'une généreuse utopie » ; en tout cas, elle ne supporte pas la réflexion et ne tient pas un instant devant une étude raisonnée. C'est le sentiment exprimé par MM. Estrine, Richard et Gouin, dans le rapport qu'ils ont présenté à la Société pour la Défense du Commerce relativement à cette question du port franc, et c'est le sentiment que nous voulons exprimer à notre tour ici.

Le moindre des inconvénients que présenterait un pareil projet serait de mettre notre port en dehors du territoire national, et déjà Napoléon, comprenant tout ce qu'aurait de faux une pareille situation, disait, en 1806, aux envoyés de notre Chambre de Commerce, que « sans doute, les Marseillais ne voulaient pas s'isoler du reste de la France et lui être étrangers »? En effet, il ne faut pas oublier, dans une semblable question, que les franchises dont jouissait Marseille autrefois étaient liées à un état politique, économique et social tout particulier ; l'organisation de la France, au point de vue commercial, était déplorable : les transactions étaient sujettes à des entraves sans nombre dont les moindres étaient l'acquittement de péages sur les ponts, à l'entrée des villes et des provinces. A côté de cette

Digitized by Google

[illegible] heureuse, Marseille, maîtresse de son [illegible] administrative, avait l'avantage de gérer [illegible] affaires dans un sens vraiment conforme [illegible] son port franc lui créant une situation [illegible] population ne supportait pas, de ce chef, [illegible] charges que le restant du royaume.

[illegible] Révolution ayant condamné et aboli tous [illegible] comment pourrait-on admettre aujourd'hui [illegible] Marseillais seuls, en déclarant leur cité [illegible] laissent se soustraire aux charges générales [illegible] impôts qui doivent être acquittés par tous [illegible] également répartis entre eux ?

[illegible] ne pouvons pas nous dissimuler, d'autre [illegible] situation de Marseille s'est profondément [illegible] que, de ville essentiellement commerçante [illegible] ainsi, elle est devenue surtout aujourd'hui une [illegible] manufacturière. Or, ainsi qu'on l'a fait déjà remarquer, [illegible] plus que des difficultés, il y a une impossibilité matérielle à faire vivre la plupart de nos industries dans un territoire franc. En effet, un grand [illegible] de matières premières pénètrent en France [illegible] avec de droits ou du moins sans payer de droits [illegible] comme très élevés; par contre, les produits fabriqués sont généralement fortement taxés. Mais admettons que nos établissements industriels se trouvent [illegible] au milieu d'une ville franche et, par le fait, [illegible] par une barrière de douane du reste du pays; immédiatement ces établissements perdent l'écoulement de leurs produits sur le marché intérieur français.

Les graines oléagineuses, par exemple, entrent en franchise de droits et donnent des huiles qui se trouvent de ce fait aujourd'hui à la consommation. Elles

Digitized by Google

cesseraient de l'être si elles étaient produites demain dans l'enceinte franche et, lorsqu'elles en sortiraient pour aller à la consommation intérieure, elles devraient acquitter le droit de douane maximum applicable aux huiles venant de l'étranger, augmenté de toutes les surtaxes. On aurait ainsi mis l'huilerie marseillaise dans une situation des plus défavorables, par rapport à celle des autres ports non affranchis ; et on en dirait forcément tout autant de la plupart des autres industries.

Elles pourraient, il est vrai, réclamer l'exercice de la douane ; oui, mais elles iraient ainsi au-devant du régime le plus draconien que l'on puisse rêver. Elles seraient soumises à la plus étroite surveillance, depuis le moment où la matière première serait débarquée jusqu'à celui où le produit fabriqué franchirait la barrière douanière établie à la limite du territoire franc. On retomberait forcément dans les tracasseries et les entraves qui firent réclamer par tous, en 1817, la suppression d'une franchise, qui n'avait pu réaliser aucune des espérances pourtant unanimement conçues.

Un port franc à Marseille. — Si l'idée de Marseille port franc est une solution qui doit être définitivement écartée, par contre, le principe de la création dans notre ville d'un port franc aurait d'incontestables avantages. Ainsi que nous l'avons dit déjà, un port franc est simplement une certaine étendue de terre où la marchandise a le droit de débarquer, de se transformer industriellement et de se réembarquer sans l'intervention de la douane. Cette zone est absolument isolée du reste du pays par une grille, un mur, un canal, aux portes desquels veillent les agents fiscaux.

Digitized by Google

Napoléon avait le premier conçu le projet d'un quartier franc; mais il n'eut pas le temps de le mener à bonne fin. Aujourd'hui, il y a lieu d'y revenir d'autant que des tarifs protecteurs outranciers, souvent prohibitifs, élèvent autour de nous des barrières qui nous isolent du mouvement commercial et industriel du monde.

Longue est déjà la liste des industries disparues : distilleries de maïs, fabriques de margarine, de vins de raisins secs, d'allumettes, et tant d'autres encore; c'est à faire revivre ces industries, à en créer de nouvelles et à ouvrir à notre activité de lointains horizons que doivent tendre nos efforts; c'est un port franc qui pourra amener ce résultat, en rendant à Marseille une partie de sa prospérité passée. A côté de ce port franc, elle continuera à vivre de la vie normale d'une grande cité, bénéficiant de sa prospérité, sans aliéner aucun des avantages dont elle jouit aujourd'hui dans ses rapports avec le marché intérieur.

On sait combien souvent c'est par d'inutiles tracasseries que l'on complique les opérations commerciales et que l'initiative des négociants est amoindrie; or, les magasins libres, établis en zone franche, seront dispensés des innombrables formalités de paperasses et de signatures. D'autre part, ce n'est que par un système de liberté qu'on peut espérer l'amélioration des mœurs fiscales imposées par le régime protectionniste. C'est dans les zones franches que s'élaboreront des usages nouveaux, à l'abri de toutes les vexations administratives. Le pays souffre du fonctionnarisme; il désire se dégager d'une réglementation qui le paralyse et se soustraire à une législation étroite qui l'enserre par des

Digitized by Google

textes souvent ridicules. Les marchandises, emmagasinées dans les entrepôts des ports francs, pourront subir toutes les modifications naturelles dont elles sont susceptibles; elles seront aussi à l'abri des poursuites légales pour délits de soustraction, provoquées par des déchets qui ne peuvent être évités. Le commerce a besoin de sécurité et de confiance autour de lui; les investigations douanières l'énervent et l'avilissent. L'absence de contrainte peut seule lui accorder la confiance qu'il sollicite.

D'autre part, la clientèle habituelle de nos ports s'amoindrit continuellement; elle disparaîtra bientôt totalement par suite des difficultés qu'elle rencontre pour procéder à ses approvisionnements; ce n'est que par la liberté des opérations et des manipulations, et par l'autorisation de remanier les marchandises destinées à la réexportation, qu'on pourra espérer obtenir la prospérité maritime d'autrefois et la reprise des anciens marchés perdus. En effet, dans le domaine exterritorialisé des zones franches, les obstructions légales disparaîtront. Tous les produits provenant de l'importation extérieure, susceptibles d'être réexportés dans des conditions plus avantageuses s'ils subissent des remaniements, pourront être l'objet de manipulations, de transformations, de mélanges et d'apurations. Le reconditionnement des productions extérieures développera à lui seul un transit considérable.

En un mot, un port franc à Marseille créera, en France même et à son profit, un territoire dénationalisé et mettra entre les mains de nos industriels un outil nouveau et dont la création s'impose.

Les associations constituées pour les exploitations de

Digitized by Google

[illegible] les services publics que [illegible] l'industrie atten- [illegible] insaisissables immobili- [illegible] conditions, et pour donner [illegible] puissance et toute l'ampleur [illegible] que des organisa- [illegible] qu'elles soient l'objet [illegible] de façon à pourvoir [illegible] successifs. En outre, [illegible] les fluctuations [illegible] parlementaires. Les ports francs [illegible] être autorisés à d'im- [illegible] conditions qu'ils pour- [illegible] espérances qu'on attend [illegible] on peut dire que les [illegible] libérale telle qu'elle [illegible] aux chambres de com- [illegible] une exploitation écono- [illegible] appréciée du public.

[illegible] Chambre de Commerce de [illegible] fournis tous les [illegible] port franc à créer dans [illegible] bonne fin l'œuvre [illegible] de ces pages. Après avoir [illegible] superbes installations, [illegible] le port franc de [illegible] sans soulever les [illegible] une compagnie [illegible] sans préoccupation de [illegible] à bien cette grande [illegible] de notre commerce et de [illegible] industries.

Les ports francs étrangers. — En étudiant les ports de Gênes et de Hambourg, nous avons déjà signalé l'existence dans ces deux villes de zones franches qui leur donnent une situation particulièrement enviée. La création réclamée pour Marseille n'est donc pas quelque chose de vague et de peu connu, puisque des ports francs fonctionnent à quelques pas de nous. En dehors de Gênes et de Hambourg, il en existe un à Copenhague, un à Trieste et un cinquième est installé depuis peu à Barcelone.

A Gênes et à Trieste, les *deposito franco* sont seulement des magasins où certaines catégories de marchandises peuvent être manipulées librement, la Douane se bornant à tenir compte des entrées et des sorties.

A Hambourg, le port franc est un espace bordé de quais du côté de la mer et entouré du côté de la terre d'une simple barrière. Le navire qui arrive devant la ville a le choix entre le port ordinaire et le port libre ; s'il entre dans le premier, il est soumis aux obligations douanières imposées aux marchandises importées dans l'empire allemand ; si, au contraire, il s'amarre dans le port franc, il n'acquitte que les droits de quai, proportionnellement au tonnage débarqué et embarqué, décharge sans l'intervention des services de la douane, entrepose sa marchandise, puise dans les magasins situés dans l'enceinte du port libre et appareille à son heure, sans avoir subi la visite et la présence des douaniers.

C'est là absolument le système que nous préconisons pour Marseille, et nous avons d'autant plus le devoir d'agir ainsi qu'Hambourg, autrefois ville entièrement franche, a demandé elle-même et a obtenu, en 1888, de

Digitized by Google

voir la franchise de la ville entière réduite à celle de son port seulement.

Les ouvriers ou employés travaillant dans le port libre ne peuvent y séjourner que dans le jour, et les seules personnes qui y demeurent la nuit sont les gardiens chargés de la surveillance.

Sans doute, ainsi que l'a fait remarquer M. Lucien Estrine dans diverses études publiées à ce sujet, Hambourg ne doit pas uniquement sa prospérité à son port franc ; mais il est pourtant permis d'ajouter que rien ne prouve que cette institution n'y a pas puissamment contribué et il faut constater le cœur serré, que si Hambourg port franc étend tous les jours son commerce, nous, privés de cette facilité, sommes au contraire en pleine décadence.

En ce qui concerne Copenhague, on peut dire qu'à l'intérieur du port franc, l'activité industrielle et commerciale a pris un développement considérable. Ce port franc a été ouvert, en 1894, à la navigation et au commerce ; mais ses installations n'ont guère commencé à fonctionner régulièrement que dans les premiers mois de l'année 1895. Il est maintenant en pleine activité et les statistiques prouvent que le mouvement de cette institution nouvelle va toujours s'accentuant.

Non seulement de nombreuses compagnies de navigation l'utilisent, mais les fabriques, usines et magasins s'y multiplient à vue d'œil ; c'est pourquoi il est question d'agrandir son emplacement. Aujourd'hui, le port franc de Copenhague comprend en tout 64 hectares, dont 36 du domaine terrestre et 28 en surface d'eau. Il a 4.000 mètres de quai ; une belle double grille l'entoure complètement et toutes ses issues sont gardées par la douane.

Digitized by Google

Un fait qui prouvera combien la prospérité du port franc de Copenhague s'accentue, c'est qu'une immense bâtisse de quatre étages construite en 1898-99 pour des magasins et dépôts d'objets manufacturés, était, à peine achevée, déjà remplie jusqu'au grenier de marchandises de toutes espèces et de toutes provenances. Les locaux étaient loués avant même que l'immeuble fût terminé. De nombreux entrepôts, hangars et docks sont en construction. On bâtit en ce moment même un nouveau magasin à silos pouvant contenir 100.000 tonnes de blé ; l'ancien, dans lequel on peut déposer 120.000 tonnes, étant insuffisant.

Parmi les établissements industriels qui existent à l'intérieur du port franc de Copenhague, il faut citer : un moulin à couleurs, deux ateliers pour travailler les cuirs et les peaux, une fabrique de vitres et de vitraux, une fabrique de meubles et ébénisterie, une fabrique de marqueterie, une fabrique de machines, une fabrique de ciment, une fabrique de chocolat, une fabrique de cycles, deux fabriques de liqueurs, un atelier pour tailler, polir et travailler les marbres, une fabrique d'allumettes, quatre rôtisseries de café, deux rôtisseries de cacao, etc.

Les usines établies dans le port franc ont cet avantage que les matières premières nécessaires à leur construction, brutes ou ouvrées, et même les machines qui y sont installées ne sont pas grevées de droits d'entrée. D'autre part, les marchandises entreposées ou manufacturées dans le port franc trouvent de nombreux débouchés dans les villes de la Baltique ; et, pour les distribuer, l'industrie a à sa disposition un grand nombre de voies, tant maritimes que ferrées.

Digitized by Google

Digitized by Google

que justes de la part des négociants. Diverses marchandises, après un séjour plus ou moins long dans les magasins, se modifient en partie ou changent de nature dans leur ensemble ; leur état ordinaire, liquide ou solide, se transforme; elles perdent une certaine quantité du poids indiqué sur les registres d'entrées et ne sont plus identiques à elles-mêmes. La douane, qui ne saurait entrer en discussion au sujet de phénomènes physiques contre lesquels elle ne peut avoir recours, assimile les déchets à des soustractions et impose aux négociants, victimes de pertes ou de détériorations, des amendes ou des condamnations pénales pour objets disparus.

D'autre part, à la suite d'une concurrence toujours plus âpre, le public impose aujourd'hui aux négociants des exigences de plus en plus nombreuses. Quelques catégories de produits demandent maintenant à être séparées de tous les corps étrangers qui les embarrassent ou peuvent les modifier. Habituellement, ces produits arrivent des pays d'origine dans les ports de commerce sans triage ni préparation, et il est nécessaire de procéder à leur amélioration dans des magasins soumis à la surveillance de la douane. Or, quand les nettoyages sont opérés, l'administration fiscale française prétend faire payer des droits d'entrée sur les matières éliminées comme sur le produit lui-même.

De pareils procédés, quoiqu'ils aient heureusement des tendances à s'améliorer en présence de protestations vigoureuses, n'en constituent pas moins des obstacles sérieux pour le développement du commerce international, obstacles qui ne seront définitivement évités qu'après l'établissement d'un port franc.

Digitized by Google

N'oublions pas enfin de signaler que la situation géographique de Copenhague et la profondeur de ses eaux font de ce port un des plus beaux et des plus commodes du nord de l'Europe.

L'*admission temporaire et l'entrepôt.* — « Mais, a-t-on dit, le régime des entrepôts et de l'admission temporaire donnent déjà à nos commerçants les facilités que leur accorderait le port franc.» Rien n'est moins exact; il y a donc lieu de réfuter ce dire et de répondre à une objection qui a obtenu quelque créance, même auprès de certains économistes.

L'ordonnance du 10 septembre 1817, qui supprima la franchise du port de Marseille, la remplaça, sur la demande des négociants de cette ville, par le régime des entrepôts réels et fictifs; c'est le régime sous lequel nous vivons encore aujourd'hui et que le port franc améliorera et complétera.

L'entrepôt réel est, on le sait, un magasin public où les marchandises sont placées sous la surveillance de la douane et où elles sont admises sans être obligées d'acquitter les taxes douanières. L'entrepôt fictif d'autre part est un magasin particulier où la douane laisse déposer des marchandises n'ayant pas acquitté les taxes, mais dont demeure responsable, et cela sous caution, le négociant qui les prend en charge et qui doit les représenter dès que l'Administration le désire.

Or, ce régime des entrepôts amène souvent des situations très délicates dont les conséquences, examinées par des fonctionnaires esclaves de dispositions législatives vagues ou de règlements mal compris, ne manquent pas de susciter des récriminations aussi amères

Digitized by Google

que justes de la part des négociants. Diverses marchandises, après un séjour plus ou moins long dans le magasins, se modifient en partie ou changent dans leur ensemble ; leur état ordinaire, solide, se transforme ; elles perdent [illegible] tité du poids indiqué sur les [illegible] sont plus identiques à [illegible] saurait entrer en [illegible] physiques [illegible] assimile les [illegible] négociants. [illegible] amendes [illegible] disparus.

D'autre [illegible] plus âpre [illegible] des exigen[illegible] catégories [illegible] séparées [illegible] sent [illegible] duits [illegible] merce [illegible] procédé[illegible] à la [illegible] sont [illegible] faire [illegible] nées [illegible] des [illegible] tions [illegible] [illegible]

Reste à examiner la question de l'admission temporaire ; ce régime, il faut le reconnaître, présente pour certains articles des avantages presque égaux à ceux que donnerait le port franc ; toutefois la simple énumération des marchandises qui sont autorisées à en bénéficier suffirait à démontrer, en constatant combien leur nombre est restreint, à quel point ce régime est limité. En outre, il est perpétuellement menacé de profondes modifications et nous en avons pu récemment encore en juger, à la suite du projet soumis aux Chambres, on a réclamé, pour les blés étrangers, la suppression de l'admission temporaire et son remplacement par une prime à l'exportation.

L'admission temporaire n'est aujourd'hui qu'une atténuation à la non-existence des ports francs. Sans doute s'il était possible de généraliser ce système pour tous les produits taxés, notre commerce extérieur ne pourrait qu'y gagner. Il y aurait plus de fret pour la marine, pour la batellerie, pour les chemins de fer, aussi bien à la sortie qu'à l'entrée. Nos ouvriers auraient plus de travail, nos industriels plus de bénéfices, nos commerçants plus d'affaires. Produisant davantage, répartissant leurs frais généraux sur de plus larges débouchés, nos négociants seraient même en mesure d'abaisser leurs prix de vente à l'intérieur. Et, sous le régime de la protection, le pays profiterait, en partie, des multiples avantages du libre-échange.

La France constituerait ainsi un gigantesque port franc, dont l'avant-port serait à Dunkerque et au Havre, les bassins à Belfort, à Bordeaux, à Marseille et vice versa, tandis que le pays entier formerait l'atelier de manipulation et de fabrication fonctionnant aux

Digitized by Google

points géographiques les mieux adaptés à l'importation, à la transformation des produits et à leur exportation.

Malheureusement le calcul des déchets de fabrication et le contrôle à la sortie des marchandises exemptes du droit de douane, à titre temporaire, présentent bien des difficultés ; aussi, nous le répétons, le régime de l'admission momentanée ne peut être que considéré comme un palliatif au défaut de ports francs et ne peut absolument pas les remplacer complètement.

Les avantages du port franc. — Nous les avons fait connaître déjà succinctement au cours des pages précédentes, mais nous tenons à y insister d'une façon particulière. Et, tout d'abord, nous voyons que, sur le le régime des entrepôts et de l'admission temporaire, le port franc a cet immense et précieux avantage de ne mêler absolument en rien l'Administration des Douanes aux opérations effectuées dans la zone neutralisée : plus d'écritures, plus de caution.

Aujourd'hui, dans les entrepôts fictifs, ainsi que nous l'avons indiqué, et pour être assurée de recouvrer les droits à percevoir sur les quantités qui pourraient être livrées à la consommation, la Douane impose une caution à l'entrepositaire. Or, si minime que soit la responsabilité de la personne qui accorde la caution, cette responsabilité n'en existe pas moins ; il est donc nécessaire de la rémunérer et elle se traduit ainsi par une augmentation de frais généraux.

Bien souvent, aussi, on a pu observer combien les exigences du fisc, relativement à la valeur d'une caution, pouvaient créer d'embarras à certains négociants. Il peut arriver qu'une maison de commerce à surface insuffi-

Digitized by Google

sante, ou à crédit momentanément contesté, ne puisse pas trouver la caution qui lui est nécessaire ou ne puisse la trouver qu'en allouant une rémunération à des prix désastreux ; de là des charges qui modifient considérablement le résultat final des opérations pour lesquelles le cautionnement était imposé.

Aucun de ces ennuis ne peut exister dans un port franc. De même, les magasins libres établis en zone neutre seront forcément dispensés des innombrables formalités de paperasses et de signatures : c'est inutiles tracasseries, nous le répétons, que plique les opérations commerciales et q des négociants est amoindrie.

D'autre part, ainsi que nous l'avo matières premières reçues au bén temporaire peuvent être actuell produits fabriqués, c'est une est interdite à toutes les aut marchandises qui sont sortir telles qu'elles son exceptions près, tout dage, division, réem hibées.

Dira-t-on que se demandent question du Commerce ément. nts réali

Digitized by Google

rait-elle, à défaut de la marchandise, que le flacon, le bouchon, l'étiquette, mieux vaut cela que rien. La faculté de joindre des produits de fabrication nationale à des produits d'importation préalablement divisés, triés, reconditionnés, serait également de nature à conserver à la France bien des commandes qui passent totalement à l'étranger, faute de pouvoir être exécutées, sans frais, dans nos entrepôts.

Encore une fois, nous pouvons dire que l'établissement d'un port franc modifierait totalement cette situation et la modifierait de la façon la plus heureuse.

Enfin, il est certain qu'un des grands avantages des ports francs sera de diminuer la fureur de la lutte entre les protectionnistes et les libre-échangistes. Il n'est pas contestable, en effet, que le jour où existeront des zones neutres, le jour où on aura concédé des limites dans lesquelles le commerce et surtout le commerce maritime exterritorialisé pourront se livrer à des opérations internationales, bien des adversaires d'aujourd'hui se déclareront contents.

On sera parvenu à une transaction qui donnera à beaucoup satisfaction. Les industriels eux-mêmes auront cette satisfaction, car si plusieurs d'entre eux ne peuvent pas travailler dans les conditions actuelles, ils pourront le faire dans une zone neutralisée. Ils pourront même, s'ils le désirent, créer une série d'industries dont nous sommes momentanément privés et pour lesquelles nous sommes tributaires de l'étranger.

« Je sais, disait un jour M. Thierry à la Chambre des Députés, que la marine, l'industrie maritime et le commerce extérieur de notre pays trouveraient dans ces zones franches des occasions d'activité qui leur

Digitized by Google

...ns de raisins secs à l'alcool, au
...roits de consommation, n'en a nul-
fabrication ; elle l'a seulement sup-
...orisme. Or, cette industrie se recons-
...ment dans un port franc où les vins
...fabriqués avec une matière première
...a douane, trouveraient un écoulement
...soit à l'état naturel, soit après coupage
...rançais ou des vins étrangers.

...oncerne les fabriques de sacs, on peut
...ommement identique. Le jute brut est
...roits de douane, mais les toiles de jute
...qui servent d'enveloppe à diverses marchan-
...à leur entrée en France, et suivant le nom-
...trames et chaînes compris dans un carré
...mètres de côté, des droits élevés; on ne peut,
...quence, les réexpédier à l'étranger quand on
...ansformées en sacs qu'après l'acquittement des
... Mais le jour où le port franc existera, il sera
...aux fabricants de sacs de Marseille de lutter
...cours concurrents étrangers; ils pourront, en
...sans payer de droits, débiter les toiles transfor-
...a sacs et les écouler sur les marchés étrangers
...particulier, sur ceux de la Méditerranée.

Nous avons cité aussi, parmi les industries à créer
...le port franc, celle de la confiserie. « En France,
...vait récemment la Chambre de Commerce française
...ondres, on produit du sucre et des fruits en abon-
...ce, et cependant la confiserie d'exportation y est
...rement nulle. Par contre, en Angleterre, où il y
...une quarantaine d'années le commerce n'avait
...aucune idée de cette source de revenus, on y reçoit le

Digitized by Google

sucre et les fruits en franchise, ce qui a permis de créer les vastes établissements où plus de soixante mille ouvriers trouvent un travail permanent. »

Pourquoi ne posséderions-nous pas de pareilles manufactures dans les ports francs ? Là, les sucres, dégrevés de tous droits, seraient convertis en confiseries diverses qui, certainement, auraient des débouchés dans toutes les directions.

Les fabricants de chocolat et de fruits cristallisés seraient aussi fortement avantagés. Sans doute leurs industries sont déjà soumises à la détaxe d'exportation ; mais, si elles étaient installées en port franc, elles exonéreraient le manufacturier de l'avance préalable des droits perçus sur le cacao, le sucre et le glucose et lui éviteraient aussi la perte des déchets et les interminables formalités administratives.

Le régime du port franc. — En principe, et c'est l'opinion exprimée par M. J.-Charles Roux, le port franc ne doit être destiné qu'à l'exportation ; rien de ce qui pourrait en sortir ne devrait pénétrer en France. Les auteurs du projet de loi sur les ports francs s'étaient d'ailleurs préoccupés de la question et c'est pourquoi ils avaient rédigé un article ainsi conçu : « Les zones franches étant créées uniquement en vue de faciliter les manipulations et les transformations de leurs produits destinés à l'exportation, le tarif maximum, augmenté de la surtaxe d'entrepôt, sera appliqué à tout produit sortant de la zone franche, pour être introduit en France à la consommation de douane. »

En agissant ainsi, les auteurs du projet allaient au devant d'une objection qu'on devait forcément leur

Digitized by Google

[illegible] industrie et, [illegible] national [illegible] monstre pro- [illegible] du projet [illegible] opérations [illegible] énumérées

[illegible] nous pourrons dire que l'opi- [illegible] celle est celle de [illegible] ayant étudié la [illegible] pas dès lors pourquoi un [illegible] futurs bénéficiaires de la zone [illegible] pour cela taxé de projet de [illegible] du monde est assez grand pour [illegible] opérations, et ses besoins sont [illegible] tout ce qui entrera dans la zone [illegible] facilement un exutoire extérieur.

[illegible] *du port franc.* — Plusieurs ports [illegible] créés en France et nous ne voulons [illegible] le nombre ; toutefois, nous ne nous [illegible] que de celui qui devra être établi à [illegible].

[illegible] placer ? Les emplacements ne manquent pas, [illegible] et on a parlé des terrains des Catalans, de la presqu'île du Pharo, de l'îlot entouré par le canal de la Douane, des terrains compris entre le cap Janet et Mourepiane, etc. Les uns comme les autres pourraient convenir.

« Nous irons plus loin, ajoutaient MM. Estrine, Richard et Gouin dans le rapport déjà cité, nous ne verrions aucun inconvénient à ce qu'il y ait plusieurs

Digitized by Google

enceintes franches, chacune d'elles devant être installée dans la zone plus particulièrement occupée par tel commerce ou telle industrie. Chacune de ces zones ne comporterait pas obligatoirement un port proprement dit, mais une simple bordure de quais pouvant être mis en communication par allèges avec nos ports actuels. »

En tout cas, comme il est d'une nécessité absolue que de vastes magasins, entrepôts, ateliers, etc., puissent fonctionner dans l'intérieur du port franc ou à l'extérieur, en jouissant des mêmes privilèges, on déterminerait, en dehors de la ville, si le port n'était pas assez vaste, un terrain suffisamment spacieux qui serait entouré d'une barrière et dans lequel les opérations prévues pourraient être effectuées.

Mais l'idéal bien entendu serait de rendre franc un port tout entier ; pour ce faire, il conviendrait d'entourer les bassins de ce port d'une grille circulaire et de reculer les douanes hors de cette grille. En effet, une considération indispensable, au point de vue pratique, est qu'un navire de commerce entrant dans un port franc ne doit pas être obligé de changer de bassin pour décharger ses marchandises en divers endroits. Il serait donc nécessaire qu'il se rendit directement dans un des bassins du port franc, qu'il n'en bougeât pas et que sa cargaison pût être mise à terre et manutentionnée non loin de son appontement.

C'est pour répondre à ce besoin qu'a été particulièrement étudié le projet établissant le port franc entre le cap Janet et Mourepiane, dans les environs de l'Estaque. Les terrains nécessaires aux usines, fabriques, entrepôts et ateliers seraient conquis sur la mer.

Digitized by Google

[illegible] séparé par une barrière [illegible] à [illegible] une double grille [illegible] est généralement [illegible] Dans le projet on propose de remplacer [illegible] par un canal qui permet [illegible] la douane [illegible] et paraît peu onéreuse.

« [illegible] par une jetée [illegible] séparée de la jetée [illegible] par une passe de largeur suffisante. On pourrait aussi l'étendre au fur et à mesure [illegible] jusqu'au cap [illegible], ce [illegible] de plus de deux [illegible] qui représenterait une surface d'eau et de terrain de près de 200 hectares. »

[illegible] puisque nous l'avons dit déjà, que le projet peut être modifié complètement et même remplacé par un autre. Mais il a paru jusqu'ici le plus pratique et c'est ce qui explique que M. Thierry, député de Marseille, n'a pas hésité à le préconiser dans son rapport sur le budget du commerce. Toutefois une campagne assez active est actuellement menée pour faire [illegible] que l'emplacement à choisir pour le port franc de Marseille doit être l'anse des Catalans et les terrains avoisinants.

Encore une fois, nous n'avons pas de préférence personnelle et nous nous rallierons volontiers au projet qui paraîtra le plus pratique et le moins coûteux. Mais nous insisterons sur ce point que les terrains concédés pour l'exploitation des zones franches ne devront, sous aucun prétexte, être aliénés ou vendus ; ils pourront seulement faire l'objet de contrats à long bail, afin que

Digitized by Google

les dépenses de premier établissement puissent se répartir sur un laps de temps suffisant pour en opérer l'amortissement complet.

Par des combinaisons sagement étudiées, le taux des redevances pour loyers de magasins et abris construits en zone franche sera considérablement inférieur aux tarifs des entrepôts, docks et autres, actuellement en usage et donnera encore, de ce fait, toute satisfaction au commerce.

Malheureusement nous n'avons jusqu'ici à ce sujet que de bien faibles espérances, et nous attendrons peut-être plusieurs années avant de voir mettre à exécution le projet du port franc. Et pourtant on sait ce qui vient de se passer à Barcelone ? A l'annonce de la possibilité de la création d'un port franc à Marseille, les Espagnols se sont inquiétés de la question et une commission spéciale, nommée par le gouvernement de Madrid, a répondu bien vite affirmativement quand on lui a demandé s'il convenait de délimiter une zone neutre dans le port de Barcelone.

Réservant son opinion définitive pour ce qui concerne les opérations industrielles, cette commission a estimé que toutes celles ayant un caractère commercial devaient être autorisées dans la zone franche, et son rapport a été approuvé en haut lieu. Pendant ce temps, en France, les propositions de lois faites et mûries dorment sur le bureau de la Chambre ou dans les archives parlementaires.

Digitized by Google

III

La Marine Marchande

Utilité d'une Marine marchande. — Tous les esprits qui réfléchissent sont unanimes à déclarer, comme le faisait Van der Goltz au Parlement allemand et comme le rappelait M. Thierry, député de Marseille, dans son remarquable rapport sur la Marine marchande, que « nulle nation qui se désintéresse de la mer ne peut être grande. »

C'est cette pensée qui doit avant tout dominer une discussion relative à la question de la marine marchande, et les arguments à fournir en faveur de l'utilité de cette marine sont bien nombreux et bien variés.

En effet, la marine marchande répond à différents besoins : au point de vue militaire, elle fait vivre et naviguer la réserve de l'armée de mer, elle crée et entretient un matériel naval indispensable en temps de guerre ; au point de vue économique et politique, elle étend l'influence du pays au dehors, elle est une source d'activité industrielle au dedans, elle est le lien qui met en communication la métropole avec ses colonies ; enfin elle paie des impôts importants dont le Trésor serait frustré si elle venait à disparaître. « Une marine marchande, a-t-on écrit fort justement, n'est pas seulement, pour un pays, un instrument de fortune, c'est encore une enseigne de crédit, un signe de force, la

Digitized by Google

preuve de sa puissance affirmée devant tous les peuples. »

On a dit, non sans quelque raison, que la marine de guerre ne faisait que prêter ses hommes à celle de commerce et les mettre là en réserve. L'Etat vient puiser dans cette réserve lorsqu'il doit assurer la complète organisation de ses forces. « Il ne pourrait s'en passer, ajoutait M. Desseaux, dans un rapport présenté à la Chambre des Députés, qu'en la remplaçant par une réserve soldée à l'exemple de l'Angleterre. »

Quant à l'importance attachée à l'existence de cette réserve par les divers ministres de la marine ; quant au cas que font d'elle les chefs d'escadre, on n'en finirait pas si l'on voulait reproduire tous les passages où leur opinion, on ne peut plus élogieuse, est remarquablement exprimée.

Mais, outre ce personnel, la marine marchande tient à la disposition de celle de la guerre un matériel qu'elle crée et qu'elle entretient. Certains vapeurs même, tels que les grands navires des Messageries Maritimes et de la Compagnie Transatlantique, sont construits sur des plans approuvés par l'Etat, peuvent recevoir des canons et sont dénommés « croiseurs auxiliaires ». Au cours de la guerre hispano-américaine, la flotte commerciale des Etats-Unis a rendu à ce pays les plus considérables services : plusieurs navires transportaient du charbon, d'autres du matériel ; un était utilisé pour faire les réparations grandes et petites, un autre servait d'ambulance et d'hôpital, etc., etc.

Cela nous indique combien nous pouvons affirmer que le rôle de la marine marchande ne serait pas un appoint secondaire en cas de conflit. Et qu'on le

Digitized by Google

remarque, ce ne sont pas seulement les croiseurs auxiliaires sur lesquels l'Etat a des droits particuliers, ce sont tous les navires de commerce qui pourraient être réquisitionnés et employés, suivant leurs moyens d'action particuliers et les nécessités de la guerre.

Envisagée sous ce point de vue, la marine marchande se transforme en un véritable organisme d'utilité publique, et l'on a bien eu raison de rappeler à cette occasion les paroles prononcées par l'empereur d'Allemagne à l'inauguration du port de Stettin : « Le développement de la marine commerciale de l'Empire doit être la préoccupation principale du pays, le but constant des efforts de tous. »

Nous avons dit encore que la flotte marchande est aussi, par les impôts qu'elle paie, une source importante de revenus pour le Trésor. Mais il y a même davantage, il y a les bienfaits directs que la masse retire d'une pareille organisation. Supprimez par la pensée les moyens de transport et immédiatement, comme l'indique M. Jourdan dans son ouvrage sur *Le rôle de l'État dans l'ordre économique*, « vous avez l'isolement économique avec toutes ses misères, cet état où l'on se trouve souvent réduit à cette désolante alternative d'une abondance stérile ou d'une disette irrémédiable. »

Mais, pourra-t-on objecter, les étrangers seront heureux de nous empêcher d'arriver dans cet état ? D'abord la guerre peut modifier cette situation ; en outre, il faut qu'on sache bien que si un pays en général a besoin d'être desservi par des lignes de transports maritimes bien combinées, il a grand intérêt aussi à ce que ces transports lui appartiennent et ne naviguent pas sous pavillon étranger.

Digitized by Google

M. Thierry, — dont nous sommes heureux de citer souvent le nom et les travaux — dans son rapport sur la question qui nous occupe, estime que la France paye à l'étranger 365 millions par an, soit un million par jour, pour le transport de ses marchandises. Or, comme l'a fait remarquer d'une façon particulièrement expressive M. Ingouf, que penserait-on d'un négociant qui, pour ne point se déranger, confierait à l'un de ses concurrents plus actifs le soin d'aller placer ses produits au dehors ? On dirait, c'est un fou. Eh bien c'est à peu près ce que l'on fait, en comptant sur les marines étrangères pour développer le commerce d'exportation de son pays. Ajoutons qu'un navire étranger, se réparant et s'alimentant hors de France, enlève à nos ouvriers et à nos négociants tous les bénéfices que leur aurait assurés un navire couvert de notre pavillon.

Protection donnée à la marine marchande. — L'utilité de la flotte commerciale étant surabondamment prouvée, il a fallu prendre les mesures nécessaires pour la protéger et l'encourager. En 1615, Montchrétien, dans son *Traicté de l'œconomie politique*, disait déjà au Roi : « Vos majestez, de qui le soin doit subvenir à tous, y peuvent remédier en commandant aux partisans de se servir de navires et mariniers français seulement, afin que les Hollandais n'emportent plus tous les ans soixante mille escus de fret pour le voyage de Brouage en Normandie, Picardie et par la rivière de Nantes. »

Le système ainsi préconisé fut mis plus ou moins en pratique sous l'ancien régime et même pendant la Révolution. En effet, voulant imiter l'Angleterre qui,

Digitized by Google

[illegible] marchande française se résumait

[illegible]	14.248	navires de	872.156 tonneaux
[illegible]	14 922	» »	996.124 »
[illegible]	15.259	» »	1.008 084 »
[illegible]	15.386	» »	1.072.241 »

[illegible] quinze ans, malgré les transformations [illegible] jour par l'emploi de plus en plus [illegible] vapeur, notre effectif naval s'était augmenté [illegible] de 1.138 unités et de 200.085 tonneaux. [illegible] le pavillon français, au cours de ce même [illegible] temps, prenait une part toujours moins [illegible] au mouvement général de la navigation du [illegible]

[illegible] était :

en 1855.....	de	41 p. 0 0
» 1860.....	»	44 »
» 1865.....	»	42 »
» 1870.....	»	36 »

[illegible] par la guerre franco-allemande, l'enquête [illegible] par le Corps Législatif ne put pas être rapidement reprise. Toutefois, l'Assemblée Nationale, [illegible] répondre aux vœux de tous, vota la loi du [illegible] 1872 qui rétablit les surtaxes de pavillon [illegible] navires étrangers, important en France des marchandises étrangères.

[illegible] croyait avoir apaisé les plaintes : elles devinrent [illegible] nombreuses et plus vives. Pour en finir, l'Assemblée Nationale abrogea, le 28 juillet 1873, la loi promulguée l'année précédente, remit de ce fait les choses dans l'état où elles se trouvaient en 1866, mais décida [illegible] même temps la formation d'une vaste commission

Digitized by Google

d'enquête appelée à rechercher et proposer les moyens propres, en maintenant la libre concurrence maritime, à fournir à la marine marchande les compensations nécessaires pour assurer sa prospérité.

La loi du 29 janvier 1881. — L'enquête ordonnée par l'Assemblée Nationale fut d'autant plus longue et difficile qu'elle dut être interrompue plusieurs fois à la suite de crises politiques qu'il est inutile de rappeler ici. Elle aboutit cependant, après plusieurs années, au vote de la loi du 29 janvier 1881.

Jusqu'à ce moment, ainsi que nous l'avons vu, l'État, pour protéger sa marine marchande, n'avait cru devoir recourir qu'à des surtaxes frappant les navires étrangers pénétrant dans les ports français. La loi de 1881 transforma complètement cette manière de faire et, laissant toute liberté à la navigation étrangère, chercha à encourager la marine nationale par des primes à la construction et par des primes à l'armement.

Toutefois, nous tenons à l'indiquer de nouveau, la loi de 1866 avait autorisé l'entrée en franchise des matériaux nécessaires à la construction. C'était déjà comme une sorte de prime; seulement les difficultés d'application avaient été grandes. Comment prouver, au moment où les matériaux sont importés, qu'ils sont destinés à la construction des navires ? La preuve n'est évidemment valable que la construction une fois faite, et alors elle devient d'une difficulté insurmontable.

C'est pour couper court à ces divers inconvénients que la loi de 1881 mit en pratique le système des subventions directes; les unes, comme nous l'avons dit, allant à la construction, les autres à l'armement.

Digitized by Google

En compensation des charges que le tarif des douanes impose aux constructeurs des bâtiments de mer, aussi l'article 4 de la loi, il leur est attribué les primes suivantes.....

Après la compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, ajoutait, d'autre part, l'article 9 de la même loi, il est accordé pour une période de dix années, à partir de la promulgation de la présente loi, une prime de navigation aux navires français à voiles et à vapeur. Cette prime s'applique exclusivement à la navigation au long cours. »

Et un paragraphe de cet article 9 accordait aux navires portant notre pavillon, mais ne sortant pas des chantiers français, la moitié seulement de la prime à la navigation.

Sans entrer dans de plus amples détails sur le texte législatif, nous pouvons dire que les primes avaient été combinées ou basées de manière à inciter les entrepreneurs à armer, à rajeunir leur matériel, à augmenter sa vitesse; on avait travaillé, en un mot, en vue de la nécessité pour l'État d'avoir sous la main des navires munis des derniers perfectionnements, ayant des allures meilleures, afin de s'en servir en cas de besoin.

La loi de 1881 eut d'excellents effets ; dès sa promulgation, de nouvelles compagnies de navigation furent créées et, en peu de mois, plus d'une centaine de vapeurs vinrent accroître la flotte marchande française.

En 1880, nous possédions 95 vapeurs longs courriers jaugeant..... 131.392 tonneaux ;
et, en 1884, 208 vapeurs longs courriers jaugeant..... 313.377 »

Digitized by Google

Malheureusement, cet élan s'arrêta vite et la cause en fut facile à connaître : elle tenait à la loi elle-même qui n'accordait des primes que pour dix ans « à partir de sa promulgation ». Un navire, construit 5 ou 6 ans après cette promulgation, n'avait donc plus devant lui que la perspective de 4 ou 5 ans de primes, car on ne savait pas si la loi de 1881 serait renouvelée, ni dans quelles conditions elle le serait. « Il faut penser, dit M. de Lavison, dans son étude sur la *Protection par les primes*, que ce n'était plus là un encouragement suffisant, puisqu'en fait les armateurs cessèrent, à partir de ce moment, d'augmenter les tonnages de leur flotte. »

Une autre erreur de la loi de 1881 fut de n'étendre sa sollicitude qu'aux longs courriers et de laisser complètement de côté les navires français se livrant au cabotage international. Ceux-ci, dont les charges sont presque semblables à celles des longs courriers, et qui offrent, d'ailleurs, également à l'État, à l'occasion, leur personnel et leur matériel, restèrent à la merci de la concurrence étrangère.

Une campagne fut bientôt entamée pour remédier aux défauts que nous venons de signaler et, après avoir fait proroger pour quelques mois la loi de 1881, le Gouvernement déposa, en 1892, un projet ayant pour but de combler les lacunes que chacun indiquait et d'étendre au cabotage international le bénéfice d'une prime dont le taux fut fixé aux deux tiers de celle accordée à la navigation au long cours.

Mais la présentation du projet fit éclater un grave dissentiment entre les constructeurs et les armateurs français. Les premiers cherchant à monopoliser la

Digitized by Google

...e l'entretien de la flotte mar-
... seconds réclamant le droit de
... bénéfice que leur avait accordé la
... droit d'acheter des navires
... obtenir une demi-prime le
... encourager le pavillon français.

... — Le législateur avait donc
... pour les armateurs qui ne deman-
... améliorations à la loi de 1881 dont
... rable, soit pour les construc-
... admettre que des navires
... étrangers eussent le droit
... ement, aux primes accordées

... mentaire chargée d'étudier la
... ème de son rapporteur, l'idée
... ure protégeât d'une façon beau-
... chantiers de constructions navales:
... suppression de toute prime aux
... n étrangère, afin de forcer les
... aux chantiers français, s'ils ne
... ement exclus du bénéfice de la

... changements, elle accepta la pro-
... fiction de la loi et l'extension des
... me au cabotage international ; elle
... fallait distinguer les navires à
... navires à voiles et traiter ces derniers plus
... que les autres.

... 1893 donna gain de cause, à peu
... aux desiderata de la Commission.

Digitized by Google

et ce sont les conséquences qui résultèrent de la mise en pratique de cette loi que nous voulons rapidement résumer ici.

L'article 6 était ainsi conçu : « La prime aux navires construits à l'étranger est et demeure supprimée ». Cette clause est la faute la plus lourde qui ait été commise dans l'élaboration de la loi : inscrite là pour favoriser les chantiers français, elle s'est retournée contre eux, car elle a tellement gêné les entreprises des armateurs que ceux-ci ont dû restreindre leurs commandes de navires, aussi bien en France qu'à l'étranger. En effet, les navires à vapeur principalement répondent à des besoins particuliers. Avec eux, ce que l'on cherche surtout à réaliser ce sont des transports rapides et réguliers ; or, quand une ligne est établie, si un des vapeurs qui la dessert disparaît, il faut le remplacer immédiatement, il faut que l'interruption de service ne se produise pas ou soit tout au moins insignifiante. Si l'armateur est obligé d'attendre de longs mois pour remplacer son navire perdu, de deux choses l'une : ou un concurrent prendra sa place, ou le mouvement d'affaires qui avait été créé suivra une autre voie, s'il ne disparaît pas.

En pareille occurrence, l'armateur renoncera plutôt à la prime qui ne suffit pas pour le faire vivre et, afin de parer au plus pressé, il achètera un navire à l'étranger, s'il n'en trouve point en France qui lui convienne. C'est ce que, dès 1880, le regretté M. Cyprien Fabre, président de la Chambre de Commerce de Marseille, expliquait dans son rapport au Conseil supérieur du commerce : « Les armateurs, disait-il, n'achètent pas que des navires neufs, ils ne se bornent pas à faire construire, ils ont

Digitized by Google

souvent besoin d'un navire immédiatement prêt, d'une portée convenable à leur emploi, d'un prix proportionnel à leurs ressources. Ce navire, ils ne peuvent généralement le rencontrer que sur le marché anglais; ils trouvent plus facilement parmi les 6.400 bâtiments à vapeur anglais que parmi les 1.066 bâtiments français, le navire qui leur convient par son âge, par sa portée et par son prix. »

Ces sages conseils ne furent pas écoutés, mais aussi il est facile de démontrer que le régime auquel la marine marchande fut soumis par la loi du 30 janvier 1893 ne donna pas, loin de là, ce que ses auteurs en espéraient. Depuis son entrée en vigueur, la décadence, sinon absolue du moins relative, de notre flotte de commerce ne fut pas atténuée : elle ne fit même que s'accentuer. Sans doute le tonnage de nos navires se maintint, s'accrût même légèrement; mais le développement fut beaucoup plus rapide chez nos rivaux, en Angleterre, en Allemagne, aux Etats-Unis, en Norvège, dans presque tous les pays maritimes enfin.

Notre pavillon prit chaque jour une part proportionnellement moins importante aux transports internationnaux et nos ports furent peu à peu dépassés par ceux de nos voisins : c'est là un fait brutal que ce travail a fait connaître déjà et sur lequel il est inutile d'insister davantage, tout le monde s'étant trouvé d'accord pour le constater et le déplorer.

A vrai dire, nos lois sur la marine marchande ne sont certainement pas seules responsables de cet état de chose. Le régime douanier si étroitement protectionniste que nous subissons n'est assurément pas de nature à favoriser le développement maritime du pays :

Digitized by Google

lorsqu'on fait en sorte de diminuer la quantité de marchandises étrangères entrant dans nos ports, le nombre de navires employés au transport de ces marchandises diminue aussi : il serait puéril de s'en étonner. Toutefois les conséquences directes de la loi du 30 janvier 1893 furent certainement désastreuses.

En effet, les navires d'origine étrangère, avec lesquels autrefois, grâce à la demi-prime, on avait pu créer des lignes nouvelles de long cours, devenaient aussitôt d'un remplacement difficile, s'ils se perdaient. Les navires français neufs étant chers, d'occasions difficiles à trouver, les navires étrangers que l'on mettait à leur place étaient privés de toute prime. Il s'ensuivit qu'on ne remplaça que partiellement les disparus ; on chercha à faire le service avec un nombre de navires réduit, d'où diminution de tonnage; par contre, le nombre de mille à parcourir par chaque navire étant forcé, le taux étant la prime entière au lieu de la prime réduite, on arriva à ce résultat peu satisfaisant de voir augmenter les sommes payées par le Trésor et diminuer le nombre des navires.

Vapeurs et Voiliers. — Nous avons dit que la Commission parlementaire, chargée d'élaborer la loi de 1893, avait décidé qu'il fallait distinguer les vapeurs des navires à voiles et traiter ces derniers plus favorablement que les vapeurs. Les Chambres se rangèrent à cet avis et accordèrent une prime de 1 fr. 10 pour les vapeurs et de 1 fr. 70 pour les voiliers : elles voulaient de ce fait favoriser les armements de grands voiliers comme en avaient les marines concurrentes et qui étaient inconnus dans la nôtre.

Digitized by Google

Sans entrer ici dans des considérations d'ordre général relatives aux avantages et aux inconvénients de la navigation à voiles, nous pouvons dire que le taux élevé de la prime accordée aux voiliers fit couler des flots d'encre, au cours de ces dernières années. Ce qui est certain, c'est que si la loi de 1893 manqua son but en ce qui touchait les vapeurs, elle l'atteignit complètement pour les voiliers.

Voici quelques chiffres qui permettront de s'en rendre compte : ils concernent spécialement les navires français construits en France.

Années	Voiliers		Vapeurs	
1885..	595 navires	10 591 tx	26 navires	5 339 tx
1890..	567 »	10.391 »	38 »	13.627 »
1895..	824 »	16.940 »	32 »	6.005 »
1900..	814 »	78.904 »	54 »	10.396 »

Devant de pareils résultats, on cria au scandale et une violente campagne de presse fut menée contre les armateurs de voiliers qui, disait-on, ne poussaient à la construction qu'en vue des primes à toucher ; leurs navires furent même surnommés des *cueilleurs de primes*, sous prétexte que, voyageant sur lest, ils rapportaient encore des bénéfices à leurs propriétaires.

Il ne fut pas difficile de montrer l'inanité de ces cris injustifiés et de prouver qu'il ne pouvait y avoir de voiliers *cueilleurs de primes*. Toutefois, la guerre était entamée et les voiliers, forcément, ne devaient point compter sur de bien nombreux défenseurs.

Sans doute, ainsi que l'a écrit M. J.-Ch. Roux dans son étude sur *Notre Marine Marchande*, le mot voilier ne doit pas aujourd'hui évoquer l'idée du pauvre navire en bois qui naviguait il y a trente ans, car on est arrivé

Digitized by Google

à perfectionner le navire à voiles au point de le rendre totalement différent de celui d'autrefois. « Grâce à l'emploi du fer et de l'acier, on a pu donner aux navires des formes et des dimensions inconnues, il y a encore peu d'années; grâce à l'emploi des moteurs auxiliaires manœuvrant les voiles, les guindeaux, les treuils, etc., il s'est créé un type de voilier nouveau n'ayant de commun avec l'ancien voilier que l'emploi du vent comme propulseur. »

Ce navire a certainement sa place marquée dans les transactions maritimes modernes, et les vapeurs ne peuvent lui disputer avec avantage certains transports à grande distance. Toutefois, dans une vue d'ensemble, il ne faut considérer le voilier que comme une exception, alors que le vapeur sera la règle. Or, par suite du vote de la loi de 1893, on vit se produire ce fait anormal, c'est que notre pays, qui enregistrait pendant la période récente les plus faibles augmentations comme tonnage à vapeur, était le seul à faire progresser sa flotte à voiles.

C'est contre cette constatation évidente que s'élevait M. Henri Estier dans son rapport à la Commission de la Marine Marchande. « Certes, disait-il, loin de nous la pensée de méconnaître le rôle utile de la navigation à voiles, celui qu'elle a joué comme celui qu'elle est appelée à remplir; nous sommes de ceux qui savent qu'elle est la meilleure école des marins, que certains trafics lui sont encore pour longtemps réservés et nous souhaitons lui voir conserver la prospérité qu'elle a acquise.

« Mais nos sympathies pour la marine à voiles ne peuvent nous aveugler au point de nous faire voir

Digitized by Google

[illegible] développement maritime et [illegible] notre pays.

[illegible] saurait non plus admettre que les sacri- [illegible] uniquement pour unique résultat un [illegible] et exagéré d'un mode de naviga- [illegible] nations rejettent aujourd'hui comme [illegible] pour leur avenir économique et [illegible] monde. »

[illegible] accord se soit fait à peu près com- [illegible] manière de voir. Chacun pense à [illegible] solution à donner à la question qui [illegible] sans protéger le voilier [illegible] perfectionner sans relâche à perfec- [illegible] engin de transport qu'est le voi- [illegible] faut le simplifier le plus possible, [illegible] graduellement ses dimensions, afin [illegible] exploitation de plus en plus économique.

[illegible] nats *France*, de la maison A. D. Bordes et fils de Paris, transporte 135 tonnes de marchandises par homme d'équipage ; or, ce résultat pourra sans doute s'améliorer : grâce à l'électricité, on arrivera sous peu à doter les navires à voiles de nouvelles machines auxiliaires ou d'autres installations pratiques, qui permettront encore d'augmenter le coefficient de marchandises transportées par rapport au nombre d'hommes de l'équipage.

On pourra ainsi diminuer de plus en plus les frais de navigation, abaisser le taux des frets et travailler aussi économiquement que possible.

La loi nouvelle. — Les dispositions législatives votées le 30 janvier 1893 n'avaient satisfait personne et leurs

Digitized by Google

résultats soulevèrent bientôt d'unanimes réclamations. Elles devaient avoir une durée de dix ans ; mais, dès le 1er décembre 1896, la Chambre des Députés votait à l'unanimité une résolution présentée par M. l'abbé Lemire et par laquelle le Gouvernement était invité à « faire rechercher par une commission spéciale les moyens de venir en aide à la Marine Marchande. »

Pour déférer à cette invitation, un décret en date du 9 février 1897 constitua une commission extra-parlementaire chargée de préparer sur cette question, si débattue et si difficile, une étude permettant l'élaboration d'un nouveau projet de loi. Cette commission présenta un rapport qui vint lui-même devant la Commission parlementaire du budget de 1900. M. Thierry, député de Marseille, fut désigné pour présenter la question à la Chambre ; il le fit dans un très important travail et son projet comportait quatre dispositions principales :

1° Augmentation de la prime des vapeurs ;

2° Diminution de celle des voiliers ;

3° Suspension des effets de la loi de 1893 pour la construction des voiliers ;

4° Compensation d'armement.

De vives oppositions, on le comprend sans peine, furent faites à ce projet et on travailla activement à le faire échouer quand il vint en discussion devant le Parlement. Il supporta néanmoins vaillamment presque toutes les attaques, et ce sont les conclusions de son auteur qui enfin généralement prévalurent dans la nouvelle loi du 7 avril 1902.

La principale réforme apportée par cette nouvelle loi consiste dans la compensation d'armement, c'est-à-

Digitized by Google

[illegible] concerne les navires de construction [illegible] dans une sorte de retour à la demi-[illegible] navigation, demi-prime établie, comme [illegible] par la loi de 1881 et supprimée par [illegible] 1893. Toutefois, ce qui différencie la compen-[illegible] armement de la prime et de la demi-prime [illegible] que la base du paiement, au lieu d'être la distance [illegible] parcourue, est le tonneau brut et le jour d'armement [illegible] administratif : de là une infériorité très importante.

Si nous supposons un vapeur neuf de 1.000 tonneaux armé pendant 30 jours et naviguant pendant 20, [illegible] vitesse de 250 milles par 24 heures, ce navire [illegible] droit

Comme compensation d'armement, à :

$$0{,}05 \times 1.000 \times 30 = 1.500 \text{ francs.}$$

Comme prime de navigation, à :

$$\frac{1{,}70 \times 1.000 \times 250 \times 20}{1.000} = 8.500 \text{ francs.}$$

Les deux allocations ne se cumulent pas ; [illegible] seule est payée. Dans [illegible] conditions, il est [illegible] que, si le navire est [illegible] française, il prendra la prime et [illegible] compensation d'armement [illegible]. Celle-ci ne sera [illegible] que le lot des navires d'origine étrangère [illegible] comme les navires français la [illegible] voit, par les chiffres ci-dessus, que [illegible] armement [illegible] pour eux [illegible] même à un [illegible] prime.

[illegible] à celle de 1893 [illegible] des vapeurs [illegible] compensation [illegible]

Digitized by Google

ment, cette sorte de prime n'égale, pour le voilier, que le tiers de celle du vapeur.

Une innovation des plus heureuses est celle qui crée une sorte d'abonnement à des primes fixes. « Les armateurs souscrivant l'engagement d'exploiter pendant cinq ans au moins, sur des parcours non desservis par des paquebots-postes subventionnés, une ligne régulière de navigation et effectuant, chaque année, un parcours fixe minimum avec des navires d'un âge et d'un tonnage déterminés, pourront demander qu'en remplacement des primes à la navigation et des compensations d'armement établies par la présente loi, il leur soit alloué, pendant la période mentionnée dans leur engagement, une subvention annuelle fixe, correspondant à la moyenne des primes ou compensations auxquelles auraient eu droit les navires en service pour l'ensemble des parcours effectués. »

C'est là, écrit M. de Lavison dans l'étude déjà citée, une combinaison heureuse, en ce sens qu'elle tend à faciliter la création des services réguliers; or, ce sont certainement ceux qu'il faut le plus encourager : eux seuls créent des mouvements suivis d'affaires, seuls ils permettent les correspondances, combinaisons de voyages, etc.

Cette disposition mise en pratique, c'est la réapparition, après un siècle d'oubli, des encouragements qui caractérisaient la plupart des primes de Colbert, de la Régence, des dernières années de la Monarchie et du Premier Empire. C'est de nouveau l'Etat traitant avec des entrepreneurs désignés pour la création de services utiles à la prospérité générale.

La durée des prescriptions nouvelles avaient été

Digitized by Google

[illegible] d'abord à vingt ans, au lieu de dix comme [illegible] de 1893; mais on s'est aperçu [illegible] cette prolongation aurait forcément des inconvénients [illegible] un inconvénient budgétaire, puisque [illegible] nos finances pour un temps considérable [illegible] inconvénient de principe, puisque [illegible] vingt ans à un régime que l'on reconnaît [illegible] renouvelés dès demain. Le Sénat a donc [illegible] à dix années la durée des [illegible] sera toujours temps de prolonger [illegible] on le juge utile et nécessaire.

[illegible] *utiles*. — La loi de 1893 satisfait-elle [illegible] les désirs de tous? Assurément non. [illegible] ne font sans doute nullement [illegible] circonstances où se présente, d'ailleurs [illegible] débat relatif à la marine marchande [illegible] respecter qu'une chose : faire le moins [illegible] nombre de mécontents possible.

[illegible] tout d'abord contre soi les adversaires [illegible] régime des primes, c'est-à-dire [illegible] les théories libre-échangistes à leur [illegible] n'admettent pas que l'Etat intervienne [illegible] Nous avons déjà répondu en partie [illegible] en parlant de l'utilité de la marine [illegible], mais il y a lieu d'y insister davantage en se reportant à des événements récents.

Parmi les nombreux documents parlementaires publiés au cours de la dernière législature, il en est un qui méritait de fixer particulièrement l'attention : c'est un rapport du ministre de la Marine, écrit à la suite des affrètements de transports pour l'expédition de

Digitized by Google

Chine. « L'administration de la marine, dit le ministre, s'est trouvée aux prises avec des difficultés dont la cause première est dans la faiblesse du tonnage total de notre flotte marchande long-courrière.

« L'effort que peut produire la marine de commerce, dans l'espace de quatre à six semaines, peut être évalué au maximum à environ vingt-cinq navires à vapeur de 3.000 tonnes environ de jauge brute mis à la disposition de l'Etat. Or, le département de la marine a eu besoin, pour l'envoi en Chine du corps expéditionnaire, de vingt-trois navires; en même temps, le ministère des Colonies affrétait onze autres navires. L'Etat a ainsi affrété, en totalité, trente-quatre navires en moins de six semaines, et ce nombre dépassait de beaucoup la disponibilité normale... A un moment donné, le département de la marine, ne recevant plus d'offres, a été obligé de peser sur les Compagnies pour avoir des navires. Il a même dû affréter, en dernier lieu, un transatlantique portugais qui a été francisé pour la circonstance, et dont l'affrètement s'est élevé au chiffre énorme de 717.500 francs pour 1.215 tonneaux de jauge nette...

« Il y a un véritable danger national à rester dans la situation actuelle », déclarait le ministre à la fin du rapport que nous venons de citer. Danger national! Le mot n'est certainement pas trop gros et il répond victorieusement à ceux qui sont les adversaires des primes accordées à la marine marchande. Sans ces primes, ce danger ne peut que devenir plus redoutable et plus immédiat.

D'autre part, il y a lieu aussi de tenir compte dans cette discussion, de ce que les autres puissances met-

Digitized by Google

tent un soin jaloux à accorder de nombreuses primes à leurs compagnies de navigation. Ne rien faire pour les nôtres serait nous placer dans un état d'infériorité où la France ne peut demeurer.

Mais il est juste, cependant, d'examiner si les primes répondent bien à tous les besoins, et si les sacrifices imposés au budget du pays ne sont pas parfois exagérés et inutiles. On pourrait, il est vrai, se demander si tant de primes nombreuses, données un peu à tort et à travers, ne tombent pas dans le tonneau des Danaïdes ? Ce qui le laisserait parfaitement supposer, c'est que plus on légifère sur cette importante question de la marine marchande et moins, comme nous le disions tantôt, les gens contents sont nombreux.

Or, n'oublions pas que la France tient le premier rang pour les sacrifices qu'elle s'impose en faveur de sa marine de commerce : elle dépense, en effet, annuellement, pour primes et subventions postales, jusqu'à 38 millions, alors que l'Angleterre ne dépense, pour le même objet, que 29 millions, le Japon 17, l'Italie 11, l'Allemagne 10, l'Autriche et l'Espagne 8, la Russie 6, les Etats-Unis, 5. Et, à côté de ces chiffres, indiquons que le tonnage de notre marine marchande est seulement, d'après les tableaux officiels, d'environ un million de tonnes, jauge nette. C'est à peu près un dixième de l'importance de la marine anglaise ; cela représente les deux tiers de la marine allemande et de la marine norvégienne.

Alors, on se demande de nouveau si les sacrifices imposés au pays sont en rapport des résultats obtenus et, bien certainement, on est obligé de répondre non. « La maladie dont souffre notre marine marchande,

Digitized by Google

a dit excellemment M. J. Basse, dans un mémoire présenté à la Société des Etudes coloniales et maritimes, a des racines profondes dans l'organisme social, politique et économique de notre pays, et le remède qu'on propose aujourd'hui ne pourra jamais être qu'un palliatif plus ou moins efficace. »

Le remède ne s'applique, en effet, qu'aux manifestations extérieures de la maladie et n'agit pas sur les causes profondes, générales, constitutionnelles. Or, c'est à elles cependant qu'il faudrait s'attaquer, si l'on voulait rendre à notre flotte de commerce une véritable activité, une puissance de premier ordre.

C'est bien là le terrain sur lequel il faut porter la lutte, et c'est peut-être le seul sur lequel on ne l'ait pas portée. Sans aller jusqu'à dire, comme on l'a fait non sans malice, que la loi sur la marine marchande avait été préparée par ceux qui sont appelés à toucher les subventions et non pas ceux qui auront la charge de les payer, on peut toutefois reconnaître que bien des détails auraient demandé à être plus considérablement approfondis.

Nos chantiers de construction. -- La loi nouvelle, nous venons de le voir, n'aura bien certainement pas désarmé les adversaires du système des primes à la marine marchande ; elle n'aura pas même enlevé à leurs critiques la possibilité d'user de certains arguments qui devaient, semble-t-il, leur être tout au moins ravis.

Aura-t-elle cependant satisfait les constructeurs ? On peut bien croire que non, puisqu'elle a accordé en partie aux armateurs le droit d'acheter leurs navires à l'étranger. Or, c'est là un point de la question de la

Digitized by Google

marine marchande qu'il y a lieu de complètement élucider.

Sous le régime de la loi de 1881, les constructeurs déclaraient que l'allocation accordée aux navires de construction étrangère, sous le nom de demi-primes, donnaient aux armateurs un avantage tel qu'ils s'adressaient presque exclusivement en Angleterre ; ils affirmaient qu'au contraire, si cette allocation était supprimée, l'armateur serait obligé de s'adresser en France pour ses constructions et qu'ainsi les chantiers et la métallurgie bénéficieraient des sacrifices du Trésor. Ils ajoutaient enfin qu'une solidarité étroite liant l'industrie des constructions à celle de l'armement, il fallait que des chantiers actifs et nombreux formassent la base d'une puissante marine marchande.

La loi de 1893 leur donna satisfaction et les armateurs français furent invités, de gré ou de force, à faire des commandes aux chantiers nationaux. Mais cela leur fut justement impossible, faute de chantiers. En effet, en dehors des chantiers secondaires qui ne peuvent se charger de la construction d'un grand navire, il n'existait jusqu'à ces derniers temps que trois chantiers, savoir :

Les Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Les Ateliers de la Gironde.

Les Chantiers et Ateliers de la Loire.

Les deux derniers, toujours complètement absorbés par les commandes de l'État, ne répondirent même pas à des armateurs qui leur avaient demandé des prix. La Compagnie des Forges et Chantiers resta donc seule pour satisfaire aux besoins de la marine marchande : elle fut en conséquence obligée de demander un délai

Digitized by Google

de vingt mois, pour la livraison d'un paquebot que des constructeurs anglais auraient promis dans un délai trois fois moindre.

En ce qui regarde les prix de revient, l'infériorité des chantiers français n'était pas moins notoire. « Tandis que les chantiers anglais, perfectionnant toujours leur outillage et leurs méthodes de travail, disaient les auteurs d'un rapport présenté à la Société pour la Défense du Commerce, ont réussi à abaisser considérablement leurs prix, les chantiers français sont restés stationnaires et, ne tenant aucun compte des progrès de l'industrie, font les mêmes prix que par le passé. Nous pourrions, ajoutaient-ils, citer le nom d'un armateur auquel les Forges et Chantiers ont coté 2.600.000 francs pour le coût d'un bateau que les chantiers anglais offraient de construire pour 1.650.000 francs ».

Voilà, a-t-on dit, les difficultés contre lesquelles viennent se heurter les armateurs qui, exploitant des lignes régulières, seraient disposés à acheter leur matériel en France. Mais ils rencontreraient une impossibilité complète s'il s'agissait de la construction de navires uniquement destinés au transport des marchandises. « Les chantiers français n'ont ni le personnel, ni l'outillage nécessaire pour produire ces cargo-boats géants, dont le coût par tonne diminue en raison directe de la portée ; machines de transport merveilleusement économiques et qui, plus encore que les navires rapides surnommés « grey hounds », ont assuré la prépondérance de la marine britannique. »

A ces critiques, les constructeurs ont eu plusieurs réponses, mais la principale c'est l'impossibilité dans laquelle ils se trouvent de créer quelque chose de

Digitized by Google

durable, alors que la loi qui les régit est sans cesse soumise à des modifications considérables.

On ne crée pas un chantier de construction du jour au lendemain : il faut rechercher un emplacement favorable, réunir des capitaux, monter l'affaire, grouper le personnel, s'assurer d'un outillage. Il faut plusieurs années pour mener à bien une œuvre pareille. Or la loi sur la marine marchande favorable aux constructeurs français était votée le 30 janvier 1893 ; à peine l'était-elle, nous l'avons dit, les protestations se faisaient entendre et le 1^er^ décembre 1896 la Chambre décidait à l'unanimité de la modifier.

Dans ces conditions, nous le demandons à tous les hommes sans parti-pris, est-il possible d'organiser quelque chose d'aussi important qu'un vaste chantier de constructions navales ? Et cependant les bonnes volontés n'ont pas manqué, malgré tout, puisque nous avons signalé qu'à Dunkerque et, à côté de Marseille, à Port-de-Bouc, s'étaient créés des chantiers capables d'édifier les grands navires. Les voici outillés, organisés, prêts à répondre aux demandes des armateurs. C'est ce moment que l'on choisit pour de nouveau légiférer et donner à ces derniers l'autorisation d'aller acheter leurs navires à l'étranger.

Ne faut-il pas ici encore protester contre une instabilité qui paralyse, puis tue toute initiative ?

La situation de l'armement. — Les constructeurs sont donc mécontents et, de suite, il faut ajouter les armateurs le sont aussi : ils considèrent la nouvelle loi comme ayant impitoyablement sacrifié leurs intérêts. Avant même qu'elle ne fût définitivement

Digitized by Google

adoptée par les deux Chambres, ils déclaraient qu'elle commençait à faire sentir ses malheureux effets. « Voyons la situation disaient-ils. La *Vasconia*, de 5.000 tonneaux de portée, construite et francisée en 1899, appartenant à la maison Cyprien Fabre et Cie ; le *Mont-Blanc*, de 5.000 tonneaux, également construit et francisé en 1899, appartenant à la Société Générale des Transports Maritimes, sont désarmés dans le port de Marseille. La Société qui a armé le vapeur *Baltique*, au port de Rouen, construit et francisé en 1900, de 3.300 tonneaux, vient d'entrer en liquidation et ce vapeur est en vente. C'est là la première série; à bientôt les suivantes. »

Cette critique de la loi nouvelle ne paraît nullement raisonnable ; si nous avons pu admettre que les chantiers français se trouvaient souvent dans un état d'infériorité par rapport aux chantiers anglais principalement, nous n'en soutenons pas moins l'impérieuse nécessité de ne pas être, pour la construction navale surtout, les tributaires de nos voisins.

L'idéal, il faut bien le reconnaître, c'est que les navires portant pavillon français sortent tous des chantiers nationaux. On nous dit que, pour l'instant du moins, cela n'est pas possible et nous nous rendons à l'argument; toutefois nous n'admettrons jamais que les armateurs soient favorisés au détriment des constructeurs : ce serait plus qu'une faute, ce serait un crime de lèse patrie.

Oui, accorder des primes et des subventions importantes à l'armateur qui n'emploie que des navires construits à l'étranger, c'est un crime de lèse-patrie : c'est entraîner, sans espoir de retour, la disparition de

Digitized by Google

nos chantiers; c'est sacrifier définitivement à l'Angleterre et à l'Allemagne une de nos industries les plus nationales, les plus nécessaires à la grandeur du pays. Ce qui rendrait ce crime plus impardonnable, c'est qu'il serait consommé avec l'aide du Trésor français.

On a donc fort bien fait de résister aux réclamations par trop exigeantes des armateurs ; il y a des limites dans les sacrifices qu'un pays doit s'imposer : si nous avons certainement besoin d'une marine marchande, il ne faut pas qu'elle compte uniquement sur l'État pour subsister. Aide-toi, le ciel t'aidera.

D'autre part, et il est nécessaire de le dire, il importe d'autant plus de résister aux réclamations des armateurs que parfois des services trop généreusement subventionnés pourraient s'exercer au profit des nations voisines. Une prime, payée par le contribuable français, peut servir quelquefois à procurer des frets à bas prix aux marchandises anglaises ou allemandes.

Enfin ajoutons que la situation de notre marine marchande n'est pas aussi mauvaise qu'on veut le dire; malheureusement l'armement n'est pas recherché par les capitalistes, qui lui préfèrent d'autres entreprises dont le succès n'est pas plus certain. Plusieurs affaires d'armement, et qui ne sont pas placées dans les conditions les plus favorables, obtiennent des résultats qu'on ne trouverait pas inférieurs à ceux que donnent beaucoup d'industries : elles rapportent des dividendes très convenables.

Pour nous résumer, nous pouvons parfaitement indiquer que nous reconnaissons toute l'utilité de l'armement, utilité primordiale, puisque M. Dupuy de Lôme, qui portait le plus vif intérêt à nos chantiers

Digitized by Google

français, ne craignait point cependant de s'exprimer ainsi : « Les chantiers français pourront prospérer à une condition, c'est qu'il y ait une marine marchande prospère, c'est qu'il y ait des armateurs pour leur faire des commandes. »

Mais l'utilité de l'armement parfaitement reconnu, il faut avouer qu'on ne peut lui sacrifier tous les autres intérêts du pays. Ce qu'on peut faire seulement, et d'une façon temporaire, c'est de lui donner le pas sur les intérêts similaires. « Dans la question qui nous occupe, a dit M. Durassier, directeur au ministère de la Marine, ce qui importe c'est de classer, de sérier les intérêts selon le degré d'importance, de généralité et d'urgence, par rapport à la puissance de la France. Il faut dégager l'intérêt national. Eh bien, de ces trois intérêts : celui de l'armement auquel est intimement lié l'intérêt des marins de nos ports, celui de l'industrie et du commerce d'exportation, celui des constructions navales, je dis que le dernier, si important qu'il soit, n'est pas, dans les conjectures présentes, celui qui doit primer les autres. Le sort de nos chantiers est moins alarmant, leurs souffrances appellent un remède moins urgent que l'armement. »

C'est là la théorie que nous avons cherché à soutenir au cours de ces pages, tout en indiquant qu'il ne fallait pas pousser cette théorie à l'extrême et tuer les chantiers pour faire vivre l'armement. Au contraire, nous voulons faire vivre l'armement dans l'espoir qu'un jour il contribuera largement à l'existence de nos chantiers(1).

(1) Une Commission extra-parlementaire s'occupe dès ce moment de préparer un projet modificatif à la loi du 7 avril 1902. Espérons qu'elle ne s'écartera pas de la voie que nous venons d'indiquer.

Digitized by Google

[illegible] — [illegible] la marine marchande [illegible] par les [illegible]. N'est-ce pas [illegible] ne sont que [illegible] ?

La cause principale de la décadence de la marine française réside dans la concurrence acharnée qu'elle a à subir de la part des marines étrangères et surtout de la marine allemande qui bénéficie de conditions d'existence sous tous les rapports plus favorables que les nôtres.

La première de ces conditions est le bon marché de l'outil, c'est-à-dire du navire et la rapidité avec laquelle on peut l'exécuter. La seconde, c'est que les pays étrangers, et la Grande Bretagne en particulier, qui exporte trente millions de tonnes de charbon par an, fournissent un aliment de fret de sortie aux plus grands navires, tandis qu'en présence du développement de l'industrie chez toutes les nations, aussi bien en Europe qu'en Amérique et dans l'Extrême-Orient, la France voit ses exportations sinon diminuer, tout au moins rester stationnaires.

Des primes et des subventions ne changeront pas grand chose à cette situation, et c'est bien facile à comprendre. Il faut d'autres remèdes, il faut « favoriser le développement du commerce, de l'industrie, des échanges internationaux et des moyens de transports intérieurs. »

En effet, tout est là, disaient MM. Frisch de Fels et H. Turcat dans le rapport présenté par eux à la Société pour la Défense du Commerce : « S'il n'y a pas de com-

Digitized by Google

merce, s'il n'y a pas d'exportation, s'il n'y a pas d'importation, si l'industrie souffre et disparaît, si le transit s'effectue par d'autres pays, si les produits de l'intérieur n'arrivent pas économiquement dans les ports, il n'y a pas de fret pour les navires ; alors la marine marchande n'a aucune raison de se développer et sa décadence ne peut que continuer. »

M. Lockroy reconnaît lui-même cette subordination de l'industrie des transports aux industries de fabrication et il s'exprime de la manière suivante : « Tout s'enchaîne dans les affaires allemandes avec une implacable logique. L'Allemagne a commencé, grâce à la politique économique de M. de Bismarck, par développer son commerce et son industrie. Le développement de l'industrie et du commerce a développé la marine marchande. »

Pour réaliser les espérances de tous ceux qui veulent, à bon droit, le relèvement de notre marine française, il faut donc suivre une autre voie que celle dans laquelle on s'est engagé et dans laquelle on veut persévérer, malgré déjà tant de déboires.

Il faut, en premier lieu, se décider à concentrer sur un ou deux ports seulement les forces que l'on éparpille un peu au hasard sur notre littoral et qui ne permettent point ainsi un développement régulier et méthodique. Oui, sur quelques points particuliers, des améliorations doivent être sans cesse poursuivies, des installations hydrauliques perfectionnées, les droits de quai, les frais sanitaires, les droits de pilotage abaissés, les voies ferrées multipliées et permettant au navire de prendre ou décharger sa marchandise directement dans le vagon qui doit traverser la France.

Digitized by Google

D'autre part, il est nécessaire de rendre plus facile le recrutement des équipages, de le soumettre à moins de formalités. N'oublions pas, en effet, qu'une des forces de la marine anglaise est la latitude qui lui est laissée et qui lui permet d'utiliser les services des races énergiques qui, nées sur les côtes de la péninsule scandinave et de la mer du Nord, n'ayant à exploiter qu'un sol ingrat, considèrent la mer comme leur véritable patrie.

Mais ce qui doit tout particulièrement modifier et améliorer l'état de la marine française, c'est le changement de notre régime économique, régime qui a fermé nos ports aux produits de l'étranger, mais qui, en même temps, a forcément diminué nos exportations. Sans fret, comment peut vivre une marine marchande ? Et, moins cette marine est vivace, moins elle peut résister à la concurrence. Ne voyons-nous pas, depuis quelques années, grandir sans cesse la marine allemande ? Or, la prospérité de celle-ci est facile à expliquer : elle n'est pas due à des primes ou à des subventions, elle est la résultante de l'accroissement prodigieux de la nation germanique qui déborde sur toutes les parties du monde, et du développement énorme de l'industrie et du commerce d'outre-Rhin.

Eh bien ! que les efforts qui ont été faits en Allemagne soient seulement tentés en France et, nous le disons avec certitude, secourue sous cette seule forme, la marine marchande saura se relever toute seule.

Nous nous rallions volontiers aux conclusions qu'exposaient MM. Frisch de Fels et H. Turcat, dans le rapport que nous avons déjà cité, et, comme eux, nous avons confiance dans le courage et le travail de la marine

Digitized by Google

française. Qu'on lui donne seulement le moyen d'exercer ses qualités, qu'on la laisse vivre librement et surtout qu'on ne l'empêche pas de prospérer en tuant, sous prétexte de protection, le commerce et l'industrie.

Digitized by Google

D'autre part, il est nécessair
recrutement des équipages.
de formalités. N'oublions
de la marine anglaise
et qui lui permet d'
giques qui, nées
nave et de la
sol ingrat,
patrie.
Mais
amé
n
rien à envier au nôtre relativement aux
de communication. Marseille tient, en effet, le
cord de l'infériorité. « En cinquante et tant d'années,
on n'a pas ajouté un kilomètre de rails entre Marseille
et Avignon ».

Aussi qu'en est-il résulté, sinon que nous nous sommes trouvés, malgré la situation superbe de notre ville, isolés et comme perdus à une extrémité du continent? Dans deux ans nous serons plus mal placés encore: le percement du Simplon sera achevé et une ligne nouvelle, réalisant dans son parcours une notable économie sur les passages transalpins actuels, Mont-Cenis et Saint-Gothard, déversera les produits de l'Orient sur l'Allemagne, en passant à travers l'Italie.

On a calculé que le Gothard avait détourné depuis 1881, au détriment de nos compagnies de transports de toute nature, près de 45 millions par an. Le commerce marseillais a été fortement atteint déjà par cette transformation et encore jusqu'ici Brindisi n'était qu'à son enfance et Gênes, mal préparée pour cette prospérité

Digitized by Google

Mais aujourd'hui ces deux têtes de ligne, pour-
ut le matériel nécessaire, l'une dans ses gares,
son port, sont à même d'assurer le transit
rivages les plus importants.
on n'est pas achevé et cependant on nous
lque chose de pire encore. On nous
de la mise à exécution d'un projet
en communication directe Ostende
me coup, les échanges avec l'Orient
raient l'Autriche et l'Allemagne, abandonnant définitivement tout le sud de l'Europe.

Et nous assistons, témoins attristés et impuissants, à tous les efforts de nos voisins coalisés. « Que pensez-vous à ce que l'on fait au dehors? s'écrie-t-on. Ne voyez-vous pas qu'on ennuie même nos chemins de fer français en leur offrant de la marchandise parce qu'on démontre leur insuffisance? » La Chambre de Commerce de Marseille disait même, il y a quelques mois, qu'à son point de vue toutes les améliorations et réformes au régime actuel des transports ne sauraient, en ce qui concerne la région du Sud-Est, sortir à effet aussi longtemps que la Compagnie P.-L.-M. conservera le monopole, de fait, de ces transports. « Notre Chambre ne conteste ni le mérite de la Direction de cette Compagnie, ni ses ressources, mais elle doit constater que l'événement la démontre impuissante à assurer le mouvement auquel son vaste réseau a actuellement à pourvoir et elle ne saurait, par suite, admettre que cette même Compagnie pût, dans ces conditions, adopter des mesures de nature à favoriser le développement d'un trafic auquel elle n'est pas en mesure de faire face. »

Il en est malheureusement ainsi. Depuis bien long-

Digitized by Google

...mède existe, et ce remède c'est l'exécution ... de jonction du Nord à la Méditerra... par M. Edmond Théry, et dont les Cham... de Lille, Cambrai, Dijon, Chalon... Avignon, Cette, Marseille, ont dit que ... union véritablement nationale, véri... nos intérêts économiques. »

M. Théry a calculé qu'en construi... entre Chagny (Saône-et-Loire) ... Hirson (Aisne) sur le réseau ... ayant à descendre de ... économiseraient 184 kilomètres ... par Paris.

... raison, la voie la plus ... la Mer du Nord passe... une puissance humaine ne ... concurrence, car ce serait ... pas la ligne droite.

... — Il ne suffit pas que nous ... fermées et que les ... rapidement possible, ... une manière économi... nous demeurons, ... d'infériorité bien

... de fixer la rému... pour le transport des ... nombreuses considéra... entrer en ligne de ... rationnel d'établir des ... importance, le poids, le

Digitized by Google

volume, la valeur, le danger d'avarie, etc., etc., de chaque espèce de marchandise ; cet examen a démontré aussi que, dans cette variété de taxes, chacune présentait l'avantage de s'appliquer à un nombre plus ou moins considérable de marchandises diverses. De là, l'origine et la nécessité d'une classification générale des marchandises et d'une tarification correspondante.

On s'est arrêté, pour les transports en petite vitesse, à un classement des marchandises en six séries correspondant à des taxes différentes.

Mais, comme ces taxes sont souvent trop élevées pour certaines marchandises qui, à cause de leur faible valeur ou pour tout autre motif, ne peuvent pratiquement en supporter le poids, on a imaginé une tarification spéciale à taxes modérées, mais subordonnées à des conditions restrictives, telles que prolongation des délais de transport, diminution de garantie, manutention à la charge de l'expéditeur ou du destinataire, etc. De là, l'origine et la nécessité des tarifs spéciaux.

Par ce court aperçu théorique, on s'explique à peu près la variété des divers tarifs de chemin de fer et de leurs conditions d'application. Mais ces tarifs restent malgré tout à la disposition entière des Compagnies, qui en jouent comme à plaisir.

Il est tout d'abord à remarquer à ce sujet que l'établissement de tarifs spéciaux a successivement fourni aux Compagnies l'occasion d'en subordonner la concession à des prolongations considérables des délais propres au tarif général. Il est incontestable cependant que ces délais qui, à l'origine, marquaient du moins pour les longs et moyens parcours, des progrès très sensibles, ne sont plus en harmonie avec les nécessités

Digitized by Google

des transactions actuelles ; et il paraît inique que, par suite de l'application d'un tarif spécial, les Compagnies aient droit à cinq jours supplémentaires pour un trajet de 50 kilomètres aussi bien que pour un trajet de 500 kilomètres.

L'application des tarifs spéciaux donne encore lieu à une autre difficulté ; elle consiste dans la responsabilité des Compagnies relative aux déchets et avaries de route, responsabilité que l'on était en droit de considérer comme certaine. Sous le régime des tarifs généraux, elle est entière et, néanmoins, les Compagnies l'éludent très souvent en s'ingéniant à démontrer que les avaries et les déchets de route n'ont pas pour cause un manque de soins ou des accidents plus ou moins graves, mais les vices des marchandises elles-mêmes ou les défauts de leur emballage.

Excessivement réduite, on le voit, sous l'application des tarifs généraux, la responsabilité des chemins de fer disparaît entièrement sous le régime des tarifs spéciaux. Elle n'existe, en effet, que dans le seul cas où l'expéditeur ou le destinataire peut légalement faire la preuve de la faute des Compagnies. Or, comme cette preuve est matériellement impossible, puisque les intéressés n'ont aucun moyen de connaître et de contrôler les événements de route, l'irresponsabilité, en fait, est devenue absolue.

Reste la chose la plus essentielle à étudier quand on s'occupe de tarifs, c'est leur taux. Les plaintes à ce sujet sont nombreuses, mais elles sont souvent aussi intéressées ou peu susceptibles d'attention. Ainsi, Messieurs les députés Pelletan et Bourrat ont reproduit périodiquement depuis dix ans, à chaque nouvelle législature

Digitized by Google

et sans aucun changement, un projet relatif à la modification des tarifs de chemins de fer. Ils ont oublié seulement d'établir ce projet sur des bases pratiques et l'Office de Transports, créé à Lyon grâce à l'appui des Chambres de Commerce du Sud-Est, disait récemment, à la suite de la publication dans le *Journal Officiel* de la proposition de MM. Pelletan et Bourrat, renouvelée, une fois encore : « Cette affaire ne présente pour le moment aucun caractère d'actualité et il ne paraît pas opportun que l'Office la mette à l'étude. »

Néanmoins, il faut reconnaître que bien des améliorations sont possibles dans l'établissement des tarifs de chemins de fer et, plus on étudie ces tarifs, plus on le reconnaît. Nous allons en donner une seule preuve qui intéresse Marseille particulièrement, c'est le barème appliqué sur les grands réseaux aux farines expédiées par tonnes.

Distance	Est	Etat	Midi	Nord	Orléans	Ouest	P.-L.-M.
—	—	—	—	—	—	—	—
50 kil.	4.25	5.00	5.50	5.50	5.50	4.95	5.50
100 »	6.25	6.50	8.50	8.50	9.50	8.41	7.75
150 »	8.25	8.65	10.50	10.50	12.00	10.06	10.00
200 »	10.25	10 50	12.50	12.00	14.50	11.27	12.25
250 »	11.50	12 15	13.50	13.25	16.00	12.37	14.15
300 »	12.75	13.50	14.25	14.50	17.50	13.47	16.00

Ces prix, établis depuis l'application du système des taxes kilométriques à base décroissante suivant l'importance croissante du parcours, peuvent être parfaitement diminués encore, surtout sur le réseau P.-L.-M. ; ils peuvent l'être d'autant plus qu'ils contribueront ainsi puissamment à activer le rayonnement, jusqu'au centre de la France, des produits importés.

Digitized by Google

Transport des charbons. — La question des tarifs que nous venons d'examiner succinctement prend une importance d'autant plus grande que la marchandise à transporter est plus pauvre, plus lourde, plus encombrante. Or, parmi ces marchandises, la houille occupe le premier rang, puisqu'elle fait l'objet d'un trafic très considérable sur toutes les voies de transport.

Les industries pour lesquelles la houille est devenue un élément de première nécessité sont disséminées sur tous les points du territoire, à proximité des besoins à satisfaire ou des matières premières à transformer ; les centres de production houillère sont au contraire peu nombreux, irrégulièrement répartis par la nature, et souvent situés dans des régions d'un accès difficile et coûteux. Dans ces conditions, les frais de transport majorent les prix primitifs des charbons dans des proportions très défavorables au progrès de leur utilisation, et très onéreuses pour toutes les entreprises industrielles.

Examinons, en effet, la situation faite aux charbons en provenance des bassins houillers français et dirigés sur Marseille pour être destinés, soit à l'exportation par ce port, soit à la navigation. Sans doute, les quantités de ces charbons ont sensiblement augmenté, mais elles n'ont pas augmenté dans les proportions désirables ; en 1900, par exemple, Marseille a reçu 577.000 tonnes de charbon français arrivant par chemin de fer, tandis qu'elle en recevait d'Angleterre par mer 907.000 tonnes.

La légende de la supériorité des charbons anglais a été, on le sait, détruite et les consommateurs ont reconnu que les bassins français, celui du Gard en particulier, pouvaient fournir les combustibles répondant à

Digitized by Google

toutes les exigences modernes de consommation et de vitesse. Pourquoi donc s'adresse-t on si souvent encore à l'Angleterre pour avoir des charbons, sinon parce qu'ils y sont, malgré leur éloignement, meilleur marché qu'en France ?

Ce n'est pas le prix intrinsèque de la marchandise qui produit cette différence de valeur, c'est uniquement le coût des transports. L'abaissement du fret anglais du Pays de Galles à Marseille qui, de 17 livres sterling en 1871, est tombé à 8 livres sterling en moyenne dans les dernières années, est, en effet, la principale cause qui rend les Anglais maîtres du marché des charbons à Marseille et dans la Méditerranée, qui limite la production des mines françaises et principalement de celles du Gard, compromettant presque l'existence de ce bassin houiller.

La consommation du rayon local intérieur de ce bassin est forcément limitée. L'expansion ne pourrait lui venir que du débouché de Marseille et de l'exportation qui serait illimitée dans la Méditerranée, sans la concurrence anglaise.

Il est notoire, cependant, que le bassin houiller du Gard a fait les plus louables efforts pour soutenir la lutte, ainsi que le rappelait un rapport présenté il y a quelques années à notre Chambre de Commerce. Il a consenti à Marseille des marchés ruineux ; il a consacré des millions à créer à Port-de-Bouc une grande usine à agglomérés et il a poussé au-delà de 300.000 tonnes son exploitation annuelle. Tout a été inutile.

Il a fallu liquider l'usine de Port-de-Bouc, renoncer absolument à une exploitation ruineuse, réduire au minimum les fournitures de la navigation à Marseille.

Digitized by Google

[illegible] houiller du Gard. [illegible] 1900 [illegible] maintenant [illegible] deux millions de [illegible] serait même [illegible] mineurs du Pays de [illegible] guerre sud-africaine [illegible] des charbons anglais [illegible] faveur des charbons [illegible]

[illegible] que la bonne [illegible] les avantages [illegible] être offerts de nouveau [illegible] charbons améri-[illegible] petit à petit [illegible] momentanément [illegible] les charbons français seront de nouveau délaissés.

Avant qu'il en soit complètement ainsi, on peut chercher toutefois à consolider d'une manière durable l'emploi de ces charbons; il faut pour cela faciliter leur arrivée à Marseille aux conditions les plus économiques possibles. Or, ce résultat ne peut être obtenu sans une importante réduction des frais de transport.

Il y a quelques années, M. le Ministre des Travaux Publics, ému de la situation que nous venons de rappeler, avait demandé à l'ingénieur en chef du service maritime de notre ville un rapport sur cette question. Il avait été répondu à cette demande par une proposition tendant à réduire à 4 fr. le transport des charbons des mines du Gard au quai de Marseille.

Malheureusement il n'a pas été donné définitivement suite à cette proposition; nous devons donc subir la

Digitized by Google

concurrence des charbons étrangers et persister, malgré tout, dans une statu quo qui paralyse le développement et compromet même gravement l'existence d'un des plus importants bassins houillers de notre région.

Le canal de Marseille au Rhône. — Toutes les fois que ces importantes questions de tarifs ont été discutées au cours de ces dernières années, les défenseurs des grands intérêts de Marseille ont immédiatement indiqué que l'unique solution aux difficultés actuelles était dans la création du canal de Marseille au Rhône et dans l'aménagement industriel de ce grand fleuve.

« Au point de vue des moyens de transport, disait encore récemment la Chambre de Commerce de notre ville, la situation qui est faite à notre commerce, à notre industrie, à notre agriculture, est des plus périlleuses, car, tandis que nous restons stationnaires, nos voisins se développent, multiplient les voies ferrées, percent des tunnels, creusent des canaux, mettent leurs fleuves en état de viabilité, perfectionnent, en un mot, leur armement économique et menacent de nous enlever la faible part que nous prenons encore au trafic de l'Europe occidentale.

« Pour la région du sud-est de la France, toute agitation demeurera stérile, si elle n'a pas pour objectif et pour résultat l'utilisation de la plus belle de nos voies fluviales : le Rhône.

« Comment, d'ailleurs, la Compagnie P.-L.-M., quelle que soit sa bonne volonté, pourrait-elle consentir des abaissements de taxes qui auraient pour effet d'accroître un trafic auquel ses moyens d'action ne lui permettent pas de faire face en l'état actuel?

Digitized by Google

« Le moment est donc venu, pour les représentants des intérêts économiques de la région du sud-est de la France, de redoubler d'efforts pour faire adopter par le Parlement, dans le plus court délai possible, le projet de loi présenté par le Gouvernement lui-même et qui a pour objet la création du Canal de Marseille au Rhône. »

Après de nombreuses vicissitudes, le projet du canal de Marseille au Rhône semble avoir définitivement traversé les périodes critiques pour entrer dans celle de la réalisation ; la Chambre des députés vient d'accepter les propositions qui lui étaient soumises et on peut espérer qu'au lendemain du vote du Sénat on entreverra enfin le moment où les travaux pourront commencer.

Ce que seront ces travaux, nous l'avons dit déjà dans une autre partie de cette étude et il est inutile d'y revenir. Mais il y a lieu d'insister et de bien faire ressortir que ce n'est pas seulement le commerce de transit de Marseille qui doit trouver dans le canal du Rhône de nouveaux éléments de prospérité, c'est surtout d'une part le commerce de notre ville avec l'intérieur de la France et d'autre part l'industrie d'une immense région qui s'étend au-delà de la vallée du grand fleuve.

Notre port sera mis, en effet, en communication directe, sans transbordement, par convois de chalands ou de porteurs à vapeur ou électriques, avec les rives du Rhône, puis, par transbordement peu coûteux, à Lyon ou à Châlons, avec le réseau des canaux qui aboutissent à Nancy, Paris, Le Havre et Lille.

« Les machandises lourdes et volumineuses que les chemins de fer ne peuvent commodément manier et transporter, disait un rapport présenté à notre Cham-

Digitized by Google

bre de commerce, les matières premières de provenance étrangère qui, pour être utilisées dans l'industrie, exigent des prix de transport proportionnés à leur faible valeur, les combustibles minéraux, les matériaux de construction, les minerais, les produits métallurgiques, les engrais, les céréales, les vins, trouveront dans ce canal une nouvelle voie, plus longue sans doute, mais plus commode et surtout plus économique. Les réductions de frais de transport, qui, pour toutes les marchandises, atteindront près de 50 o/o, auront certainement pour effet d'en développer le trafic, d'en favoriser l'utilisation industrielle sur tous les points de l'immense région directement desservie, de faire naître et prospérer dans cette région de nouvelles industries, profitables aux intérêts généraux du pays.

« Relié au Rhône par une voie commode et sûre en tout temps, notre port deviendra nécessairement le point de départ et de destination des transports occasionnés par cette nouvelle activité. Les immenses avantages qu'il en recueillera lui permettront de regagner la majeure partie, sinon la totalité de l'avance prise, grâce à l'insuffisance de ses moyens actuels, par le port de Gênes dans le commerce de transit vers l'Europe centrale.

« Ce sont ces grandes espérances, basées sur des études les plus minutieuses et les plus approfondies, qui ont déterminé la Chambre de commerce de Marseille à assumer la plus grosse part après celle de l'Etat, dans les frais d'établissement de cette grande œuvre. »

En 1679, il y a plus de deux cents vingt ans, le maréchal Vauban, ayant reçu ordre de se rendre en Provence pour examiner ce qu'il y avait à faire, reconnut

Digitized by Google

les avantages d'un canal allant du Rhône à un port sur la mer et il jugea que, de tous les travaux que l'on pouvait entreprendre, il n'y en avait pas de plus indispensable. Que de temps s'est écoulé depuis ! mais il ne nous coûte rien de revenir à la charge après le maréchal Vauban et de nous unir à tous ceux que ces grands problèmes ont préoccupé pour proclamer avec eux la nécessité de ce canal, projeté il y a deux siècles, décrété par Napoléon Ier, commencé sous le règne de Louis-Philippe et dont l'achèvement fera la richesse de notre littoral et sera l'honneur du gouvernement qui l'accomplira.

Le canal latéral au Rhône. — La jonction du port de Marseille aux eaux du fleuve ne pourra réaliser seule toutes les espérances émises : il faudra, en outre, rendre le lit du Rhône régulièrement navigable. « Ce sera déjà beaucoup d'avoir un canal reliant nos ports au Rhône, disait M. Edouard Velten dans un rapport présenté à la Société pour la Défense du Commerce ; mais ce sera insuffisant si le Rhône n'est pas rendu pratiquement navigable jusqu'à Lyon, centre où convergent tous les canaux aboutissant à la Saône. »

Les travaux entrepris dans ce but sont commencés depuis longtemps et ont entraîné déjà des dépenses considérables; malheureusement, malgré le talent incontestable des ingénieurs qui les ont conçus et exécutés, ils n'ont pas donné de résultat appréciable. La navigation du Rhône est restée ce qu'elle était avant, c'est-à-dire, difficile, dangereuse, possible seulement pour un matériel spécial qui diffère absolument de celui des rivières canalisées et des canaux. Aussi, pour utiliser cette voie

Digitized by Google

fluviale, le commerce est obligé de subir les frais onéreux d'un transbordement et de passer par l'entremise d'une Compagnie qui, possédant seule le matériel répondant aux besoins de cette navigation, jouit, en fait, d'un véritable monopole.

Toutes ces considérations, M. Charles Lenthéric les a exprimées en quelques mots : « Un grand torrent, a-t-il écrit, quelque régularisé qu'il soit, sera toujours inférieur, comme voie de transport, à une rivière canalisée et surtout à un canal latéral établi sur de grandes proportions, présentant un tirant d'eau constant, sans courant sensible et pouvant offrir à la batellerie les mêmes avantages à la remonte qu'à la descente. Tout est encore à faire sur le Rhône dans cet ordre d'idées, ajoutait-il, et tout se fera certainement un jour. »

Voici donc le but à poursuivre : la création d'un canal latéral au Rhône ou, tout au moins, l'emploi de ce canal latéral partout où la largeur de la vallée est grande, où les berges sont peu élevées, où la pente du fleuve est forte.

Divers projets ont déjà été dressés, mais aucun n'a été, de la part de ses auteurs, l'objet d'études qui permettent de se rendre compte des dépenses d'exécution et il est impossible, dans ces conditions, de formuler une conclusion quelconque sur leur valeur respective. De l'avis des chambres de commerce et des groupements locaux du Sud-Est, qui ont eu à se prononcer sur cette question, il est à désirer que l'État encourage l'initiative privée et apporte à l'œuvre dont nous nous occupons le concours de ses ingénieurs.

Parmi les projets dressés, celui de M. A. Souleyre mérite toutefois de servir de base à des études nou-

Digitized by Google

velles ; son auteur pense que le Rhône, fleuve à grande déclivité, doit être transformé en escalier hydraulique, par aménagement de séries de biefs presque horizontaux, terminés par des chutes verticales auxquelles correspondront des usines et des écluses. Pour obtenir ce résultat, M. Souleyre emploie successivement deux moyens : le premier consiste à établir en certains endroits un canal latéral parallèle au fleuve ; le second consiste à établir en d'autres endroits des chutes dans le lit du fleuve lui-même, au moyen de barrages mobiles.

De Lyon à l'Ardèche, la vallée du Rhône présente deux tronçons bien distincts : l'un, de Lyon à l'Isère, où la vallée offre des étranglements longs et nombreux ; l'autre, de l'Isère à l'Ardèche, où la vallée s'épanouit en grandes plaines, dont le sol est le fond d'anciens lacs. Par une anomalie curieuse, c'est justement le tronçon d'aval qui présente la plus forte pente et qui a, en conséquence, toutes les conditions voulues pour l'établissement d'un canal latéral, tandis que des barrages mobiles, alternant avec de courtes dérivations, seront nécessaires sur le tronçon d'amont. De l'Ardèche à Tarascon, le canal latéral pourra se prolonger dans des plaines faciles, avec des pentes de plus en plus faibles.

M. Souleyre pense que l'on pourrait exécuter tout d'abord un canal de 150 mètres cubes, à profondeur de 3 mètres à 3 m. 20 et porter progressivement le débit à 300 mètres cubes par approfondissement et élargissement. « Cette paisible rivière artificielle, dit-il, aurait des chutes aménagées de façon à rester toujours au pied des coteaux, dans les anciens dépôts lacustres. Sur ses points bas, elle pourrait être mise, par des écluses, en communication directe avec les deux voies ferrées

Digitized by Google

qui longent le Rhône et desservirait par suite également les deux rives. Etablie au fond de la vallée, en terrain complètement plat, elle ne menacerait personne de la masse de ses eaux ».

Il s'agit, en un mot, de créer, dans la vallée du Rhône, une voie navigable mieux adaptée au trafic considérable qui l'attend, ou bien d'aménager celle qui existe d'une façon absolument pratique. Nous ignorons quel est le projet qui prévaudra finalement. Mais on comprend l'intérêt puissant et direct que nous avons à suivre attentivement toutes les études concernant cette voie de navigation intérieure et, partant, l'amélioration et le développement de notre grand port maritime.

D'ailleurs, la plupart des chambres de commerce de la région, consultées par une circulaire ministérielle sur l'utilité de ces travaux, n'ont pas hésité à les approuver ; elles se sont rangées à l'avis de M. Thierry qui, dans son remarquable rapport sur le budget du commerce, disait : « Le canal de Marseille au Rhône n'est-il pas le meilleur acheminement que l'on puisse trouver vers la réalisation de l'idée du canal latéral ? »

L'aménagement du Rhône. — Au récent Congrès national des Travaux Publics, M. Tavernier, au nom de l'Office des Transports, faisait remarquer combien, quand on regarde une carte des voies navigables, le Rhône apparaît isolé, sans ramification aucune avec ses débouchés naturels, les ports maritimes et les bassins houillers, ne pouvant compter que sur les voies ferrées pour étendre son action latérale, ayant par conséquent besoin, plus qu'aucune autre voie navigable, de nombreux et puissants ports de transbordement.

Digitized by Google

calcium, la soude, l'aluminium. A distance, elle alimente l'immense domaine des applications de l'énergie électrique sous ses trois formes : lumière, force, chaleur.

L'éclairage des villes et la traction des tramways en absorbent aujourd'hui la plus grande partie. Ces applications se multiplieront à mesure qu'on distribuera l'énergie dans un plus grand rayon autour des usines génératrices et qu'elle pourra aller au loin concurrencer la houille noire. Déjà, à Saint-Etienne, on utilise pour l'industrie des rubans une force d'un millier de chevaux empruntée à la Loire et, d'autre part, toutes les industries de notre région auraient besoin de force électrique. Dans les usines métallurgiques, on cherche de plus en plus à réaliser toutes les manœuvres au moyen d'engins électriques. Dans les mines, l'électricité est l'agent désirable par excellence, pour les travaux de perforation, de ventilation, d'épuisement des eaux et de transport de la houille.

On a critiqué les projets d'aménagement du Rhône au point de vue industriel en disant « que le prix de revient de la force hydraulique, très en dessous du prix de revient de la force de la machine à vapeur dans les montagnes, arrive à l'égaler et même à la dépasser dans la région moyenne du Rhône. » Nous croyons, quant à nous, que tous les calculs qui ont été faits pour soutenir une semblable proposition reposent sur des données erronées. En tout cas, nous ne demandons pas mieux qu'on utilise, toutes les fois où cela sera possible, les forces hydrauliques des torrents montagneux, mais nous croyons néanmoins que celles prises au Rhône doivent rendre d'inappréciables services.

M. A. Souleyre, au cours d'études publiées dans la

Digitized by Google

Revue Scientifique, a indiqué que le Rhône pourrait produire des forces servant soit au perfectionnement indéfini de son propre aménagement par la mise en train de dragues électriques, soit à la traction électrique des vagons du chemin de fer P.-L.-M., soit à la traction des bateaux.

Nous indiquerons tantôt ce que l'on peut obtenir au profit de la traction des bateaux, mais nous croyons, avec M. Souleyre, que les forces aménagées du Rhône serviront parfaitement bien, un jour relativement prochain, non seulement à l'éclairage des villes et à leurs besoins industriels, mais aussi à la traction électrique des vagons de chemin de fer.

Une communication de M. Mazurier, maire de Chateauponsac, dans la Haute-Vienne, faisait connaître récemment l'existence dans cette localité d'une Société d'éclairage électrique constituée entre quelques habitants et fournissant déjà l'éclairage à 242 abonnés, alors que la ville compte 254 familles. Cette Société porte, en outre, la lumière dans tous les hameaux qui se trouvent à proximité de ses lignes, dans les maisons des cultivateurs, dans leurs étables même. Pourquoi n'arriverions-nous pas à de pareils résultats dans nos régions ?

Et, quant à la traction des vagons, il est certain qu'elle s'appliquera d'autant mieux aux chemins de fer que l'exploitation de ceux-ci se rapprochera davantage de celle des tramways et des métropolitains, c'est-à-dire que le nombre des trains sera plus grand. Cela ne se fera pas sans dépenses excessives pour les lignes éloignées des cours d'eau, mais cela se fera, au contraire, d'une façon économique sur les lignes qui, comme celle

Digitized by Google

Le port de Cette, assis au fond du golfe du Lion, non loin de Barcelone et de la côte orientale de l'Espagne, est mis en relations directes par canaux avec les deux artères fluviales de la Garonne et du Rhône. Toutefois, il n'a pu jusqu'à ce jour profiter de ses avantages naturels à cause du peu de largeur et du manque de profondeur de ces voies de navigation artificielles.

Il serait inutile de revenir ici sur l'importance qu'aurait la création du grand canal de communication mettant Cette et Bordeaux, la Méditerranée et l'Océan, en relations constantes et faciles ; la question est étudiée depuis longtemps. Mais le point particulier sur lequel nous voulons insister c'est la mise en communication du port de Cette avec le Rhône.

A cette heure, cette communication est établie par une série de canaux portant différents noms, canaux de Beaucaire, de la Radelle, des Etangs, et ayant une longueur totale de 98 kilomètres. Or, la profondeur et la largeur de ces canaux sont insuffisantes, à tel point qu'ils ne peuvent livrer passage aux chalands et aux bateaux à vapeur naviguant sur le Rhône. Aussi leur utilité est-elle presque nulle : le mouvement annuel de leur batellerie s'élève à 50.000 tonnes à peine.

En 1883, un projet d'amélioration de canal de Cette au Rhône avait été élaboré. Mais il dut être abandonné à cause de la dépense qu'il exigeait et qui était évaluée à 33 millions. Aujourd'hui le projet présenté par la Chambre de Commerce de Cette, et qui a reçu du moins en partie l'approbation du Parlement, réduit la dépense à 4 millions, dont 2 seulement à la charge de l'Etat. Il consiste à relier aux environs de Saint-Gilles le petit Rhône au canal actuel par une section très courte.

Digitized by Google

Dans cette partie du petit Rhône ne se trouvent que quatre seuils impraticables. Il y aurait donc à exécuter seulement les travaux nécessaires pour que les plus grands chalands puissent se rendre du Rhône à Cette sans rompre charge, en évitant les trois écluses actuelles, les seules situées entre Saint-Gilles et Beaucaire. De ce fait, comme premier avantage, les vins du Languedoc seront transportés à peu de frais jusqu'à Lyon et même au delà; de plus, l'industrie de notre second port méditerranéen recevra un accroissement considérable : les ciments du Teil, les houilles de Saint-Etienne, les nombreux produits de la région rhodanienne afflueront sans grands frais de transport sur les quais de Cette et procureront à ses navires un fret de retour certain.

Pour relier cette voie navigable à celle de Marseille au Rhône, il suffirait un jour d'ajouter une soudure, traversant le faubourg de Trinquetaille à Arles, et mettant en communication le Petit Rhône avec le Grand Rhône, à l'endroit même où viendrait déboucher le canal latéral.

On conçoit immédiatement l'importance que prendrait notre réseau méridional de voies navigables le jour où, facilement et à peu de frais, des marchandises pourraient quitter les quais de Marseille pour se diriger sur Arles puis de là les unes aller sur Lyon et la région du Nord, les autres sur Cette et la région du Sud-Ouest jusqu'à Bordeaux. Tout cela n'est-il qu'un rêve ? On se le demande en voyant l'inutilité de tant d'efforts généreux ; mais on comprend cependant l'impérieuse nécessité de réaliser ce rêve quand on voit ce qu'on fait à côté de nous. Oui, les Etats voisins, en s'imposant les

Digitized by Google

Digitized by Google

;resser. C'est ce que faisait remarquer récemment
e professeur Hovelacque dans une conférence qu'il
nait à Marseille, en qualité de délégué du Comité
Défense des Intérêts Nationaux.

'infériorité de la France vis-à-vis de ses rivaux tient
tout, d'une part, à nos défauts de méthode et d'orga-
sation et, d'autre part, aux qualités de même ordre
nos concurrents sur les marchés du monde.

Oui, la timidité de nos capitaux, la mauvaise organi-
ıtion de notre commerce, l'excès de notre fonctionna-
ısme, notre manque d'initiative, de coordination dans
es efforts, de compréhension de la nécessité de main-
enir, par une action et une collaboration constante de
ous, notre prestige et d'étendre la sphère de notre
ınfluence, toutes ces causes de notre infériorité, relevées
partout, expliquent la décroissance de notre commerce.
Mais les qualités déployées par nos rivaux sont des
causes non moins puissantes et non moins pénibles à
constater.

En ce qui concerne particulièrement l'Allemagne, on remarque surtout un esprit de solidarité très fécond, une excellente faculté d'associer les efforts en vue d'une fin commune extraordinaire. Ce sont ces qualités et, de plus, une vitalité, une faculté d'invention toujours fraîche due à une forte natalité, au nombre considérable d'hommes jeunes, audacieux, que contient la populatıcn rapidement accrue, qui expliquent la réussite de nations datant d'hier.

Nous qui sommes si bien doués, intellectuellement et moralement, si favorisés économiquement, nous pouvons faire aussi bien que les autres ; mais à une condition, c'est de nous renseigner, comme ils le font,

Digitized by Google

[illegible] pour prendre part à la lutte,
[illegible] d'avoir une direc-
[illegible] nous arriverons à ce résultat
[illegible] nos voeux et aussi par celle
[illegible]

[illegible] — M. Georges Blondel,
[illegible] qui l'a consacrés récemment
[illegible] écrit ces lignes qu'il faut
[illegible] plus que jamais le moment
[illegible] bras. Un combat décisif est
[illegible] dans tous les ports, dans
[illegible] dans toutes les usines de l'univers.
[illegible] une heure où les nations vont
[illegible] sans doute, leur place dans

[illegible] exactement la situation actuelle
[illegible] grandes nations s'efforçant
[illegible] vement leur influence. Il s'agit
[illegible] ou de vie ou de mort, car elles
[illegible] les autres, par une dure
[illegible] une production à outrance qui
[illegible] débouchés fixes, certains et
[illegible] qui eut un grand retentis-
[illegible] écrivait, il y a trois ans : « La
[illegible] de la Grande-Bretagne, qui était
[illegible] courant, ne sera bientôt qu'un
[illegible] venait d'Allemagne et voici
[illegible] empire d'Outre-Rhin souffre du
[illegible] plaignons. L'Allemagne a com-
[illegible] subir les conséquences d'une pro-
[illegible] crack récent, qui a mis sa situation

Digitized by Google

financière à l'épreuve, a montré d'ailleurs toute l'étendue du mal.

Ainsi toutes les nations, après avoir progressé, arrivent à connaître les mêmes besoins : se créer des débouchés d'abord, puis les conserver en travaillant à ne pas se laisser supplanter par des concurrents offrant meilleur et meilleur marché.

Mais ces débouchés où les trouver ? Non plus en Europe, où chaque pays veille jalousement sur ses barrières de douane, mais dans les régions encore inexplorées de l'Afrique, ou dans les contrées non définitivement civilisées de l'Asie. C'est vers ces territoires que tous les peuples ont aujourd'hui les yeux tournés et chacun s'apprête, soit par habileté soit par force, à prendre position le premier sur quelque territoire encore inoccupé.

Aujourd'hui, c'est vers la Chine que vont toutes les convoitises : non pas celles du soldat, mais celles du commerçant. Quel immense exutoire pour tous les produits du vieux monde que cet empire chinois, peuplé de centaines de millions d'habitants ! Aussi, chacun désire-t-il y pénétrer le premier, et, pour ce faire, tous les prétextes sont bons.

Des troubles éclatent à Pékin, de nombreux chrétiens y sont massacrés, les représentants des puissances sont mis en péril. Légitimement celles-ci jugent nécessaires d'y rétablir l'ordre et de donner aux étrangers la sécurité à laquelle ils ont droit. Mais l'ordre rétabli, chacune cherche à obtenir du gouvernement chinois quelque concession ou quelque promesse ; voici même qu'à cette heure l'Angleterre et le Japon se lient par des traités et s'assurent mutuellement leur appui pour une œuvre

Digitized by Google

[illegible] signée, mais que l'on peut deviner et qui est le [illegible] l'Empire chinois.

[illegible]ssie, déjà immense, cherche, elle aussi, à pénétrer [illegible]ns ce pays des Jaunes et, par le Nord, elle s'avance peu à peu, en attendant qu'elle ait demain définitivement relié par le transibérien les bords de l'Amour à Saint-Pétersbourg et à Moscou (1). L'Allemagne a déjà jeté là-bas quelques puissantes attaches et la France, quoique plus modeste, cherche à s'avancer par le Sud et à pénétrer, grâce au Fleuve Rouge, dans la province de Yun-Nan.

Dans une autre contrée du monde, en Afrique, la lutte vers des débouchés nouveaux se poursuit non moins rapide et non moins âpre. Là on peut dire que le partage est définitivement accompli et, ainsi qu'on l'a écrit avec juste raison, « ce sera, avec la conquête du continent américain, un des plus grands faits de l'histoire du monde. »

L'Angleterre n'a pas cependant trouvé suffisant encore le lot que les circonstances et l'impéritie des gouvernements européens lui ont permis de s'attribuer. De là cette guerre du Transvaal qui, en même temps qu'elle a forcé l'admiration de l'univers tout entier par suite de l'énergie indomptable montrée par une poignée de citoyens voulant demeurer libres, nous a permis de constater la ténacité avec laquelle l'Empire britannique poursuit son œuvre de domination. Du Caire au Cap de Bonne-Espérance, l'Angleterre veut créer une ligne ferrée gigantesque : du Cap de Bonne-Espérance à la

(1) Ces lignes étaient nécessairement écrites avant la guerre russo-japonaise, elles n'en ont que plus de force, de même que celles consacrées un peu plus loin aux prodigieux progrès du Japon.

Digitized by Google

Nouvelle-Zélande, elle travaille à ce que les 25.000 kilomètres de côtes, formant l'immense arc de cercle qui enserre l'Océan Indien, soient territoire anglais.

Les autres nations sont occupées en Afrique au classement de leur butin et à sa réalisation par sa mise en valeur. Des reconnaissances s'opèrent en tous sens, des chemins de fer de pénétration se construisent partout, et ainsi peu à peu ces pays, hier inconnus, vont devenir demain des marchés précieux pour notre industrie, marchés appelant et sollicitant toutes les activités, toutes les énergies.

On le voit, nous le disions tantôt avec raison, plus la civilisation s'étend plus il est évident que chaque peuple doit acquérir et se créer des débouchés nécessaires.

L'œuvre de l'étranger. — On peut reprocher à l'Angleterre bien des choses, ce qu'il faut malgré tout admirer en elle, c'est une stupéfiante énergie. Après avoir occupé en Europe une place unique, elle se sent à cette heure menacée par l'essor de peuples nouveaux; mais cela, au lieu d'affaiblir son courage, ne fait que l'augmenter encore. Elle travaille avec ardeur à orienter la jeunesse vers l'étude des transformations économiques contemporaines et à développer chez cette jeunesse l'esprit d'entreprise. « Ce sera sans doute d'autant plus facile, dit M. Georges Blondel, que les jeunes anglais n'ont pas le même dédain que beaucoup de nos fils de famille pour les industries même en apparence les moins relevées. Le fils d'un lord estime qu'en devenant fermier ou commerçant, il ne se diminue en rien. »

On a beaucoup discuté, depuis quelques mois, sur les causes de la dépression financière et industrielle qui

Digitized by Google

mands
ent
ement
mmes
mi-
art.
la-

t un
mandes
ation du
am-
mes sont-
ent les
van-
sation
ppro-
nance de
main-

aient
peu
immé-
remar-
entreprise
u génie
e cette
remarquante

comme
chaque jour,
plus grande

dans la vie économique du monde. Ses moyens de transport sont encore insuffisants, mais elle les développe sans cesse, grâce à l'affluence de capitaux étrangers; lentement, sans à coup, mais sûrement, elle étend sa puissance : d'une part elle déploie son activité du coté de la Perse, et de l'autre du coté de la Mandchourie. Si un jour elle pouvait atteindre définitivement le golfe Persique, l'Asie entière, séparée du reste de l'Europe, serait à sa discrétion.

Et, à coté des pays du vieux monde, ceux que l'on appelle les pays neufs montrent, eux aussi, une activité dont nos pères se seraient effrayés. Les Etats-Unis d'Amérique sont devenus rapidement les premiers exportateurs de l'univers. En dix ans, de 1890 à 1900, alors que leurs importations restaient stationnaires, leurs exportations augmentaient de 72 o/o, passant de 4.387 à 7.389 millions de francs : c'est là, comme le signalait encore M. Georges Blondel, un fait sans précédent dans l'histoire économique du monde. Et qu'on ne pense pas que l'Europe seule leur sert d'exutoire : en Asie, comme en Afrique, ils font de considérables progrès. Muni aujourd'hui des colonies enlevées à l'Espagne, le peuple américain est appelé à jouer désormais un rôle important dans tous les événements dont le monde peut être le théâtre.

Quant au Japon, depuis qu'il a pris une part décisive dans la guerre contre la Chine, il ne peut plus être considéré comme une quantité négligeable. On s'est aperçu que ce pays, autrefois surtout agricole, était devenu un grand pays industriel. Sa population qui dépasse 45 millions d'individus est « intelligente, laborieuse, adroite à tous les travaux manuels. Elle s'est

Digitized by Google

Digitized by Google

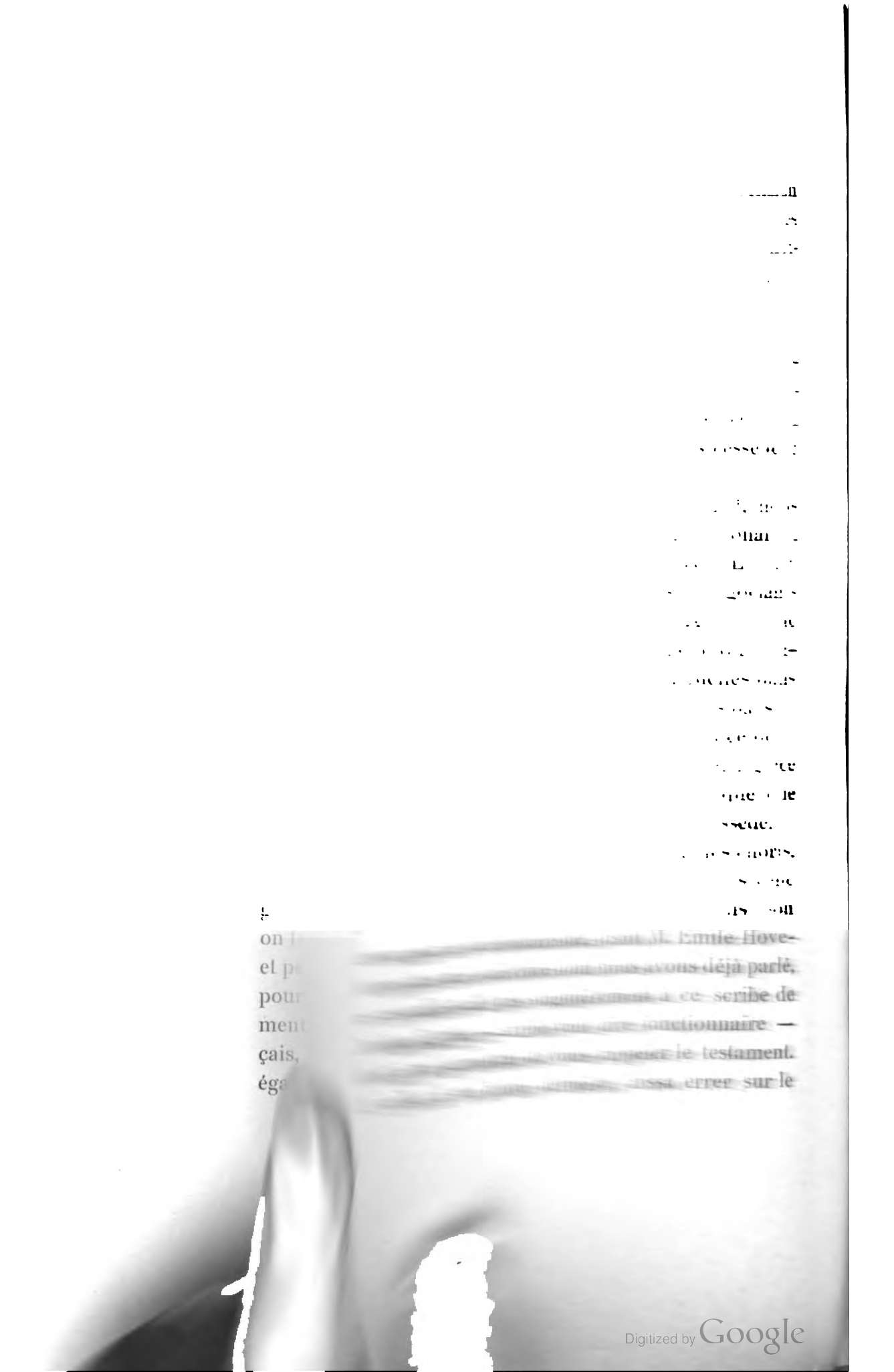
laquelle nos qualités nationales comme nos traditions historiques nous donnent le droit de prétendre ? »

Poser la question c'est assurément la résoudre. Non certes que nous n'ayons point fait d'efforts, depuis quelques années surtout, pour nous tailler un vaste domaine colonial ; mais parce que, jusqu'à cette heure du moins, nous n'avons pas apporté dans ce domaine et hors de ce domaine ces qualités d'initiative et de persévérance que nous avons signalées chez les peuples voisins.

En effet, plus on étudie notre situation industrielle et commerciale, plus on s'aperçoit que c'est surtout sur le développement du marché intérieur que se porte notre activité. Or, on l'a dit avec raison, ce déploiement d'activité n'enrichit pas la France, car il correspond surtout à un déplacement d'argent entre le vendeur et l'acheteur, tous deux ordinairement Français. Nous ne sentons pas assez qu'il vaudrait mieux essayer de procurer à notre industrie de nouveaux débouchés.

Et si même nous sentons ce besoin, nous ne prenons pas les moyens nécessaires pour le satisfaire. Les rapports de nos consuls sont presque unanimes à le constater : nous allons généralement vers les pays étrangers sans connaître suffisamment et leur langue et leurs usages et leurs besoins. Nos agents diplomatiques ne se lassent pas de multiplier à ce sujet les avertissements, les exemples, les exhortations avec une unanimité qui prouve à la fois que le mal est général et que leurs avis ne sont guère suivis. Beaucoup de nos commerçants ressemblent, malgré tout, à ce marchand de parapluies qui en envoyait un jour une cargaison à Lima où il ne pleut jamais.

Digitized by Google



Digitized by Google

spectacle de la vie un long regard et, plein de sagesse, rédigea pour son fils le résultat de sa vaste expérience. « Bon fils, dit-il, considère les métiers divers de l'homme. Quel est le sort du paysan ? un labeur éternel dont il ne profite pas. Et celui du soldat ? les marches, la fatigue et puis la mort pour tout salaire. Le négociant n'est pas plus heureux : la ruine le guette, » et successivement il énumère les inconvénients de chaque métier, puis arrive au sien. — « Mais le scribe, mon fils ! quel métier est le sien ! Il ne fait rien, et commande à tout le monde ! Sois scribe, mon fils ! « Le père de famille français, ajoutait M. Hovelacque, pense-t-il autrement que cet Egyptien d'il y a 4.000 ans ? »

A cette question il faut répondre non sans hésitation, car, si depuis 50 ans la population française a augmenté de 10 o o, le nombre de nos fonctionnaires s'est élevé de 121 p. o o. Cette plaie de la France on la touche du doigt mieux au loin qu'ici, et mieux dans l'Inde, paraît-il, que partout ailleurs. Voici une ville hindoue, industrielle et active de 80.000 âmes ; pour l'administrer, on y a mis deux fonctionnaires anglais. En face, de l'autre côté de la Hoogly, se trouve, non une ville, mais une bourgade française insignifiante, Chandernagor. Or, savez-vous combien il nous faut de fonctionnaires pour tenir ce méchant village ? Vingt-deux ! Et il en est ainsi partout. « Quelle statue, disait encore M. Hovelacque, ne mériterait-il pas l'homme qui nous délivrerait de ce fléau et qui saurait détourner vers la production et la vie ces forces perdues ! »

L'initiative individuelle. — Le Français considère l'Etat comme son débiteur, son bailleur de fonds et, sans

Digitized by Google

cesse, il demande son appui ; s'il ne l'obtient pas, il perd confiance et s'abandonne au découragement.

L'initiative est reléguée au second plan, alors qu'elle devrait être le plus puissant des stimulants. Sans doute, l'État a un rôle à remplir, des mesures à prendre ; mais ces mesures il ne peut les prendre qu'au profit de la masse et non en faveur de quelques particuliers. Nous sommes heureux de pouvoir dire qu'à certains points de vue il remplit aujourd'hui exactement ces fonctions.

En vingt ans, le domaine colonial de la France a plus que décuplé. Nous n'avions auparavant que l'Algérie et quelques îles, débris de notre ancienne puissance, et aujourd'hui notre influence s'étend sur 50 millions d'habitants. Pour tenter, dans ces pays abrités par notre drapeau, une œuvre de colonisation, l'État a contribué à la création d'écoles de commerce et d'écoles coloniales, à celle d'un Office national du commerce extérieur dont nous avons déjà parlé, à celle d'un Office colonial, de Musées coloniaux, etc. Nous ne disons pas qu'il n'ait plus rien à faire dans ce but, mais nous pensons qu'il doit surtout être aidé aujourd'hui par l'initiative individuelle, par l'action de chaque Français.

« L'huile commence à manquer dans la lampe de la France, écrit un Allemand. Elle n'a plus le courage de pousser la charrue, de trafiquer au loin, de faire des enfants. Il lui faut le coin du feu et ses aises. » Hélas ! cela n'est que trop vrai ; mais le mal n'est pas irréparable ; toutefois, il faut se hâter. Dans le monde entier, les Allemands ont conquis une place de premier ordre, pourquoi n'en ferions-nous pas de même ?

Certes, nous ne venons pas demander et souhaiter pour la France une émigration considérable ; mais, à

Digitized by Google

défaut de la quantité, nous pourrions avoir la qualité ; si, comme on l'a espéré, il partait de France chaque année seulement 2.000 jeunes gens sérieux, instruits, commerçants honnêtes et travailleurs, qu'ils s'en allassent aux colonies ou en pays étrangers, nous devrions être contents ; ils auraient vite fait d'apporter de bons résultats au commerce français tout entier, et leur absence, inaperçue en France, serait compensée par les résultats de leurs efforts. « Au lieu de cela, ajoute M. Georges Aubert, il ne part de France que des coiffeurs, cuisiniers, souteneurs, gens sans aveu de toutes sortes : ce ne sont pas ces exportations françaises qui nous enrichiront jamais ! »

Mais l'initiative individuelle qui doit pousser des hommes actifs et intelligents hors de la mère-patrie, doit en même temps les encourager à ne prendre pareille résolution qu'après mûre réflexion et surtout qu'après des études leur permettant de connaître le pays vers lequel ils vont se diriger, ses mœurs, ses coutumes, sa langue, ses besoins, ses ressources. Les créations récentes de l'État, écoles, offices, musées coloniaux leur seront à ce point de vue des plus utiles. Elles le seront non moins également, nous le répétons, à nos industriels, à nos commerçants. Il suffit maintenant qu'ils aient, les uns et les autres, la volonté, la ténacité, l'endurance, le courage de subir les premiers orages qui, sans nul doute, les frapperont à leurs débuts.

L'initiative individuelle que nous souhaitons voir germer dans tous les cœurs et dans tous les esprits français doit amener un autre résultat : c'est celui du groupement de toutes les bonnes volontés pour assurer la grandeur de la patrie.

Digitized by Google

cesse, il d… …euses satisfactions. Son
perd conf… … France s'est élevé :
L'initia…

devrait … 475.887.575
l'État a… 448.258.035
ces m… 481.265.990
mass… 476.032.392
son… 561.905.000
de… 566.135.000
482.231.000
544.815.000

… a donné à notre possession
… value; depuis cette conquête
… fixés dans l'ancien royaume
… port de Bizerte a été aménagé
… magnifique station, en face de
… …ropole une action efficace en
… Bizerte n'est pas seulement un
… guerre, c'est aussi une position
… ordre; elle a largement con-
… la Tunisie avec la France qui

… de F. 49.637.603
67.125.360
76.260.895
76.789.649
88.585.000
77.040.000
80.556.000
88.481.000

… algériennes s'est com-
… lignes tunisiennes et forme

actuellement un ensemble de 3.800 kilomètres construits et de 500 kilomètres en construction. En outre, de Biskra à Ouargla, un tracé de voie ferrée a été arrêté définitivement par le ministre des travaux publics, mais n'a pas encore été commencé; cette voie sera, semble-t-il, un tronçon de ce vaste chemin de fer transsaharien, demandé très énergiquement par l'opinion publique, surtout depuis les événements de Faschoda.

Il faut renoncer à poursuivre plus avant notre conquête ou il faut aborder résolument la pénétration du Nord au Sud, par le prolongement de nos lignes algériennes déjà existantes. Le Transsaharien s'impose à la France, a-t-on dit avec raison, comme le Transsibérien s'est imposé à la Russie, comme le Transcontinental s'est imposé aux Etats-Unis. Le Transsaharien sera l'épine dorsale de notre grand corps colonial africain.

Ainsi que le faisait remarquer la Chambre de Commerce, dans un de ces derniers comptes rendus, la question de savoir si ce chemin de fer transsaharien rémunérera ou non, d'une façon suffisante, le capital employé, n'a d'ailleurs pas à être considérée. Nous avons mis la main sur des contrées situées à 2.000 et 3.000 kilomètres des points sur lesquels nous pouvons aborder; ou il faut les abandonner après les avoir acquises par notre sang et notre argent, ou il faut les gouverner, les exploiter et les coloniser plus tard. Or, est-il possible de faire sentir d'une manière utile, à 2.000 ou 3.000 kilomètres de distance dans l'intérieur des terres, l'action de la Mère Patrie, si ces immenses espaces, dénués de voies navigables, ne sont pas pourvus de voies ferrées?

Digitized by Google

ars que le Transsaha- environ de longueur, ne rapporte- de la voie la voie à souvent pour la- n'existent pas. portance du tonnage. Une immenses contrées doit trafic suffisant si les pays d'autre part, les tarifs transport des marchandises contrées à exploiter produiront; elles nous graines oléagineuses qui productions de l'Afrique et d'un si grand intérêt.

...que. — L'Algérie et la Tunisie plus beau fleuron de notre fleuron qui s'embellira encore nous venons de signaler : le che- ...en. Toutefois il ne semble pas nous arrêter là, même pour la partie ...que la Méditerranée ; le Maroc devrait ...ation de notre conquête. Placé dans pays, convoité d'ailleurs depuis long- puissances, pourrait prendre une dans le commerce français en géné- de Marseille en particulier.

...de notre pays, le Maroc formerait

avec l'Algérie et la Tunisie un empire colonial immense et productif. Cette contrée, en effet, contient de grandes richesses, malheureusement pas ou peu exploitées. L'industrie n'y est pas connue: pas un seul chemin de fer n'y existe. Il est temps d'y songer, si l'on ne veut pas laisser à d'autres des routes déjà entr'ouvertes.

Le Maroc possède des marbres, des minerais, de l'or même. Les montagnes de l'Atlas sont revêtues de luxuriantes forêts; on rencontre partout, sur les cols, les fruits de l'Europe septentrionale et, dans d'autres régions, ceux des pays tropicaux. L'agriculture y est encore à l'état primitif: c'est à peine si une petite partie des terres arables est cultivée, alors que le blé, l'orge, le maïs, le millet et autres céréales y croissent dans la perfection: on peut même y produire le sésame et le safran.

Les animaux domestiques sont très nombreux, et la fortune de plusieurs tribus se compose exclusivement de troupeaux qu'il y aurait lieu d'exploiter mieux qu'on ne le fait maintenant.

Nous avons dit que l'industrie n'y était pas connue; la vérité est qu'elle est dégénérée complètement. Mais le Maroc a produit et pourrait produire encore des tissus délicats faits de laine et de soie, des tapis et des peluches, des armes et des ouvrages en or et en argent; plusieurs villes ont des tanneries et il serait facile de leur faire fabriquer à nouveau ces maroquins jaunes et rouges qui ont eu autrefois une réputation universelle.

On demande à ce pays, et on pourrait lui demander davantage, de la gomme, des plumes d'autruche, de la cire, de l'argent. D'autre part, il serait facile d'y obtenir de plus grands débouchés pour les sucres, les blés,

Digitized by Google

...s aciers, les bougies,
... ommerce actuel est
... serait d'autant plus
... par caravanes, de
... érieur de l'Afrique.
... ...er.
... ons porter ailleurs en
... ces ; nos possessions
... e sont en pleine pros-
... tre rapidement leurs
... e voies ferrées. Parmi
... premier rang les plan-
... que l'on a appelés l'or de
... chez nous, à notre por-
... aciles à ramasser, n'at-
... e dédaigner pareilles
... eront largement tous les
... age économique de nos

... nous avançons progressi-
... ment noir, et nous avons
... demdre la côte Orientale.
... ière dans le Dahomey et, par
... à peu d'années, nous
... du Niger, à Say, et par
... étapes, irrésistiblement,
... là, nous nous sommes
... comme deux fois la métro-
... Algérie-Sénégal-Congo.
... marche de l'Atlantique à la
... reusement heurtée à la pous-
... re. La rencontre s'est faite à

Digitized by Google

Faschoda et, dans des circonstances douloureuses que personne n'a oubliées, nous avons dû abandonner les fruits de notre conquête et abattre de nos mains le drapeau français qu'avait planté l'héroïque Marchand.

Aujourd'hui, il faut méditer les leçons du passé et profiter le plus largement possible des richesses des pays nouvellement acquis. Il faut en profiter non seulement dans le nord et l'ouest de l'Afrique, mais aussi dans sa partie Est. Notre petite colonie somalienne de Djibouti est une vedette française à l'entrée de la Mer Rouge. Que vaudra-t-elle au point de vue commercial? Il serait difficile de le dire encore; toutefois on ne peut s'empêcher de remarquer qu'elle est et qu'elle sera surtout, après l'achèvement du chemin de fer allant d'Addis-Adaba à Djibouti, la porte la plus pratique de l'Abyssinie.

Mais ce chemin de fer a besoin de concours français pour être achevé, si on ne veut pas le laisser tomber en d'autres mains. Espérons qu'il pourra les trouver, et cela dans l'intérêt de notre prestige national et de notre commerce.

Notre situation en Indo-Chine. — La politique coloniale suivie par la France au cours de ces dernières années a eu pour résultat, dans l'Extrême-Orient, d'unir l'Annam, le Tonkin et l'Indo-Chine et de rendre ce vaste empire asiatique aussi homogène que les événements et les engagements antérieurs l'ont permis.

A cette heure, notre grande colonie progresse magnifiquement et son mouvement commercial a doublé en peu de temps. Sans doute elle nous aura coûté beaucoup de sang et d'argent, mais nous avons de plus

Digitized by Google

les boi
les sav
entre l
possil
Tang
un tr
En
Afriq
du S
péri
ress
ces
tes
l'O
téc
ter
ri
cl
c

v
c
l
c
s
l
l
l
l
l
M
sé

... nettement reconnue, à la suite des événements dont ... a été récemment le théâtre.

... Doumer, qui vient de quitter le Gouvernement ... de l'Indo-Chine, aura donné une vive impulsion ... colonie ; il a eu la chance, il est vrai ... moment où la conquête était achevée ... poursuivi l'administration avec un zèle ... Non seulement il a dressé un programme ... aux à faire, mais il a cherché à l'exécuter ... ment.

... chemins de fer indo-chinois ... nde partie de ce programme ... phong au Yun-Nan, en traversant ... aura pour but de se relier au ... moment donné, couvrira sans ... pire et qui est déjà construit ... gueur de 11.400 kilomètres.

C'est à M. Doumer, aussi, que nous ... nous a été consentie ... ouvernement Chinois, du territoire ... ang, reconnu d'une grande ... uillers et possédant diverses ... de premier ordre. Ainsi ... Kouan-Tchéou, par exemple ... time vers la Chine et le Japon ; elle ... importante de Haï-Nan et rend ... çais du Tonkin.

En un mot, la situation générale en Indo-Chine ... excellente à tous les points de vue ... aussi bien que la prospérité de notre ... colonie s'accentuent chaque jour.

Elles pourraient s'accentuer plus encore ...

Digitized by Google

en plus la ferme conviction que ces sacrifices n'auront pas été inutiles. Le Tonkin, ne l'oublions pas, a des plaines d'une grande fertilité produisant l'indigo, le thé, le tabac; ses montagnes sont couvertes de forêts et renferment dans leurs flancs des mines d'or, d'argent, de plomb, de fer, de houille. D'autre part les rizières sont fort nombreuses et le riz forme l'exportation de beaucoup la plus importante de l'Indo-Chine ; grâce aux quantités de cette denrée arrivées en France, son prix a dû baisser dans de très notables proportions, au grand avantage de l'alimentation publique.

Le riz, dont la consommation française a doublé dans ces quinze dernières années, intéresse au plus haut point notre industrie et notre commerce marseillais. On constate tous les ans l'importance toujours plus grande de cette branche de nos affaires : de nouvelles maisons s'établissent, de nouvelles usines à travailler le riz se créent. Notre port, avec son admirable situation topographique, doit, par la force des choses, absorber progressivement tout ce commerce de l'Indo-Chine, surtout si nous pouvons un jour être reliés à l'intérieur par la voie économique du canal du Rhône ; les tarifs onéreux du P.-L.-M., pour une marchandise aussi pauvre que le riz, opposant jusqu'ici une barrière infranchissable à sa légitime expansion.

La possession de l'importante colonie du Tonkin nous donne non seulement les satisfactions que nous venons d'indiquer, mais encore nous permet d'établir des relations commerciales sérieuses avec l'intérieur de la Chine ; par le fleuve Rouge, en effet, on a accès dans la province du Yun-Nan, qui est une des plus riches du [illegible] Empire et sur laquelle notre influence a été

Digitized by Google

offic[illegible]

la Chine [illegible]

M. Doumer [illegible] générale [illegible] à notre [illegible] ver [illegible] en a poursuivi [illegible] ges. Nos [illegible] travaux [illegible] quement.

Les [illegible] grands [illegible] de Haïphong [illegible] noise, ainsi [illegible] qui, à un moment [illegible] Céleste Empire [illegible] sur une longueur de [illegible]

C'est à M. Doumer [illegible] concession, qui nous a été [illegible] années par le Gouvernement chinois [illegible] de Kouang-Tchéou-Wang, reconnu [illegible] et gisements houillers et possédant [illegible] positions stratégiques de premier ordre [illegible] la baie de Kouan-Tcheou, par [illegible] commande [illegible] maritime vers la Chine et le Japon [illegible] passe importante de Haï-Nan et [illegible] golfe français du Tonkin.

En un mot, la situation générale en Indo-Chine est excellente à tous les points de vue, et l'importance aussi bien que la prospérité de notre magnifique colonie s'accentuent chaque jour.

Elles pourraient s'accentuer plus encore, si notre

Digitized by Google

Digitized by Google

d'années, dans des proportions que l'on n'aurait pas osé prévoir.

Tableau du Commerce Général de Madagascar

VALEUR EN FRANCS

Années	Importations	Exportations	Total
—	—	—	—
1896.....	13.987.931	3.605.951	17.593.882
1897.....	18.358.918	4.342.432	22.701.350
1898.....	21.627.817	4.974.548	26.602.365
1899.....	27.916.614	8.046.408	35.963.022
1900.....	40.470.813	10.623.869	51.094.682
1901.....	46.032.759	8.975.473	55.008.232
1902.....	42.289.036	13.144.440	55.433.476
1903.....	33.107.171	16.471.128	49.578.299

Les ports de Tamatave d'abord et de Majunga ensuite ont la première place dans ce mouvement commercial, dont ils prennent à eux deux le 55 o/o environ. La grande majorité des importations comprend les marchandises du Nord et de l'Est de la France, puis principalement les toiles de Rouen. Les exportations sont surtout représentées par l'or en poudre et en lingots, le crin végétal, le caoutchouc et la gomme, les peaux et les bœufs. Mais ces exportations s'accroîtront facilement au fur et à mesure que l'œuvre de colonisation sera plus considérable. Déjà, aujourd'hui, on cultive dans la zone côtière les plantes tropicales : caféier, vanille, essences à caoutchouc, cacaoyer, thé, cocotier, canne à sucre, etc. Dans cette même zone, on rencontre presque tous les fruits des tropiques : mangues, bananes, oranges, ananas, etc. Sur le plateau central on cultive le riz, le manioc, les patates, le maïs, la vigne, le cotonnier et, en outre, tous les légumes d'Europe. Enfin, quelques

Digitized by Google

colons de ce plateau central viennent d'effectuer des plantations de mûriers, en vue de se livrer ultérieurement à l'éleve des vers à soie.

D'autre part, beaucoup de personnes commencent à s'adonner à l'industrie. Les mines sont particulièrement importantes : mines d'or et de pierres précieuses, gisements de fer, de cuivre, de plomb, de nickel, de manganèse. De nombreuses forêts peuvent être exploitées et quelques petits chantiers de construction commencent à fonctionner.

Dans les campagnes, on se livre maintenant beaucoup à l'élevage du bétail et des animaux domestiques. Les bœufs sont fort nombreux ; ce sont les animaux précieux de la contrée et ils peuvent devenir une source de gros revenus. Les bêtes de trait et de bât font presque défaut et on travaille à en augmenter le nombre. Les moutons, dont la race donnait une viande inférieure, sont soumis aujourd'hui à des croisements qui en feront des animaux de bonne qualité.

Deux difficultés principales entravent encore l'œuvre de colonisation : le recrutement des travailleurs et le manque de voies de communication. Les ouvriers dont on aurait besoin à Madagascar se recrutent peu aisément, car le manque de densité de la population indigène, son apathie et son inclination à la paresse constituent, à l'essor de la colonisation, des obstacles auxquels il est impossible de remédier du jour au lendemain. Quant aux communications intérieures, elles sont seulement assurées par quelques routes carrossables, par des chemins muletiers et par des voies d'eau difficilement utilisables sur de longs parcours, et nullement par des bateaux autres que des pirogues.

Digitized by Google

Le Parlement a autorisé la construction d'un chemin de fer de 400 kilomètres de longueur et d'un mètre d'écartement, reliant Tananarive à Tamatave. L'achèvement de cette voie ferrée, dont une faible partie seulement est pour l'heure livrée à l'exploitation, commencera la transformation complète de Madagascar. Déjà une ligne télégraphique permet maintenant la transmission rapide de nouvelles entre les deux points de l'île les plus éloignés, Diégo-Suarez et Fort-Dauphin.

Parmi les travaux publics qui s'achèvent, citons le percement du canal des Pangalanes. Les Pangalanes sont des sortes de lagunes avoisinant le port de Tamatave, et séparées les unes des autres par des bancs de sable. Le canal qui vient d'être établi à travers ces lagunes et ces bancs de sable, par les soins de la Compagnie des Messageries Françaises, activera, sans nul doute, le mouvement commercial de Madagascar.

Marseille port colonial. — Si nous nous sommes quelque peu étendu sur la situation de nos diverses colonies et sur le mouvement d'expansion que nous voudrions voir se développer de plus en plus, c'est que nous croyons Marseille appelée à profiter très largement de ce mouvement.

Ainsi que l'a fait remarquer M. Paul Masson dans un article très documenté, publié par le *Bulletin de la Société de Géographie de Marseille,* notre cité ne fut pas favorisée dans les siècles passés, en ce qui concerne les relations de la France avec les colonies. Jusque vers 1840, Bordeaux, Nantes et surtout le Havre restèrent les ports des armements pour les mers lointaines et particulièrement pour les colonies. Si on compare, grâce

Digitized by Google

aux chiffres de l'époque, le mouvement de la navigation entre la métropole et ses colonies pour l'ensemble des ports français puis pour celui de Marseille, on constate que la part de ce dernier n'équivalait pas à la cinquième partie du total.

La transformation qui a fait de Marseille, non-seulement le grand port colonial de la France, mais celui qui entretient les relations les plus étendues et les plus suivies avec toutes les parties du monde, date donc seulement d'une cinquantaine d'années. La progression a même été fort lente et ne reçut pas son véritable élan, comme on pourrait le croire, au lendemain du percement de l'isthme de Suez. C'est seulement depuis 1885 que Marseille a pris une part remarquable au mouvement de la navigation entre la métropole et ses colonies; aussi peut-on dire que cela lui a donné, parmi nos autres ports, un rôle tout à fait spécial : c'est aujourd'hui le port colonial de la France et l'expansion que nous désirons lui assurera, il n'en faut pas douter, une prépondérance plus grande encore.

L'activité des relations est surtout très importante entre Marseille et nos nouvelles colonies de l'Indo-Chine et de Madagascar. Mais, à côté du développement de sa navigation dans l'Océan Indien et le Pacifique, notre port a étendu ses anciennes relations avec nos colonies de l'Atlantique et s'est créé, même dans nos établissements de la côte occidentale d'Afrique, un nouveau domaine commercial.

Toutefois, malgré les besoins considérables de l'industrie marseillaise si active et si variée, la quantité de produits coloniaux qu'elle absorbe est insuffisante. En effet, un fait qui frappe immédiatement, comme le disait

Digitized by Google

M. Paul Masson, c'est que Marseille, qui est surtout un port d'importation, vend cependant beaucoup plus aux colonies qu'elle ne leur achète.

Il pourrait sembler qu'il y a là une situation désavantageuse à la fois pour les colonies et pour Marseille, car, pour que les relations entre elles se développent, un certain équilibre des importations et des exportations paraît nécessaire. Comment les colonies pourraient-elles prospérer, si elles ne trouvent pas l'écoulement de leurs produits en France? Il est donc bien à souhaiter, pour la consommation de ces produits et l'augmentation du trafic de Marseille, que les besoins de nos industries augmentent et surtout que l'amélioration des voies de pénétration permette d'introduire les marchandises coloniales dans un rayon beaucoup plus étendu. Mais le manque d'équilibre actuel en faveur des exportations n'a rien d'extraordinaire pour les colonies : c'est un phénomène naturel aux pays neufs d'avoir beaucoup à acheter pour opérer leur mise en valeur et pour créer leur outillage économique.

Les besoins de Marseille, et ceux de la région que son trafic alimente, peuvent rendre nécessaire une importation bien plus forte des denrées coloniales ; les débouchés ne leur manqueraient donc certainement pas. Mais pour cela il faut, d'une part, que le sol de nos possessions soit mis en valeur et, d'autre part, il faut que beaucoup de produits actuels des colonies, encore inconnus ou négligés, puissent être utilisés par l'industrie marseillaise et puissent donner en conséquence un aliment important au commerce.

Ce sera l'œuvre de nos musées coloniaux de présenter à l'examen du commerçant et de l'industriel les marchan-

Digitized by Google

lointains; le talent ou le génie
assistera à découvrir les propriétés
diverses marchandises.
les relations les plus suivies et les
lent la possibilité de s'établir entre
autres ports français et les colonies, il
rendre les communications faciles et
audra aussi que les produits des colo-
pénétrer aisément dans l'intérieur de la
aux chemins nouveaux qui leur seront

tant que les revendications de notre ville,
depuis si longtemps et si inutilement l'amé-
de ses moyens de communication avec
ont un intérêt non seulement local, mais
national. L'avenir de Marseille, port colonial
France, celui des colonies et, par voie de
France, celui de la France, dont l'espoir de
tion est surtout dans le développement de ses
possessions lointaines, sont donc, on le voit, étroite-
ment ensemble.

Digitized by Google

VI

La transformation de Marseille

Les vieux quartiers. — Un voyageur anglais disait de Marseille, en 1777 : « La vieille ville est l'une des plus malpropres et des plus mal bâties de l'Europe ; je n'ai jamais eu le courage de pénétrer dans son enceinte d'une insupportable saleté. » Toutes les rues, ajoute M. Augustin Fabre, étaient dans un état dégoutant. On jetait sur la voie publique toutes les ordures des maisons, et on ne se donnait pas même la peine de les descendre dans la rue : on jugeait plus facile et plus commode de s'en débarrasser par les fenêtres. Partout on rencontrait des cloaques infects. »

La situation à laquelle il est fait ainsi allusion est vieille déjà de cent vingt-cinq ans, et on pourrait néanmoins répéter aujourd'hui les mêmes paroles presque sans rien y changer. Marseille contient encore, en effet, un vaste et considérable quartier certainement indigne d'une grande cité.

Ce quartier ne forme plus, comme autrefois, un seul et immense pâté de maisons privées d'air et de jour ; il a été coupé en deux tronçons, grâce à de larges voies qui l'ont transpercé de part en part. Mais ces coupures n'ont fait que rendre plus visible et plus appréciable l'état affreux dans lequel on a laissé tout ce que la pioche des démolisseurs n'a pas abattu. A deux pas des grandes artères, subsistent des ruelles infectes dans

Digitized by Google

[illegible] trouva-
[illegible] me le
[illegible]

[illegible] que nous
[illegible] nanimité de nos
[illegible] jours, pour le
[illegible] eu près.
[illegible] s soient prises
[illegible] ment déplorable. Les
[illegible] ouce locale, trop
[illegible] malgré toute sa
[illegible] mpuissante. Cette
[illegible] mentée, mais elle
[illegible] scipline plus sévère
[illegible] emte aujourd'hui. On
[illegible] ons, la militariser, la
[illegible] afin de ne pas laisser
[illegible] ous qui, au jour voulu,
[illegible] eur nécessaire.
[illegible] ganiser pour
[illegible]
[illegible] Marseille.
[illegible] river à
[illegible] de pro-
[illegible] étranger
[illegible]

Digitized by Google

prochable et font, à ce point de vue particulier, l'admiration de tous ceux qui les visitent et y séjournent,

Une police, bien qu'admirablement dressée, ne suffirait pas à assurer à notre ville l'aspect de propreté que nous voulons pour elle, si un service de nettoiement ne laissant rien à désirer n'était pas organisé. Or, ce service, fait tantôt par la régie municipale, tantôt par entreprise privée, coûte fort cher, mais ne donne pas tous les résultats que l'on pourrait en attendre.

Le matériel et le personnel employés à ce service du nettoiement sont l'un et l'autre trop peu nombreux; dans ces conditions, des quartiers entiers sont bien souvent négligés, les autres sont desservis sans fixité et sans régularité.

Les voies les plus centrales, qui auraient besoin d'un service permanent de balayage, sont loin de le posséder. D'autre part les fontaines, les squares, les monuments publics sont laissés souvent à l'abandon. Les eaux de nos bassins sont noirâtres et sales; les plates-bandes de nos jardins sont parsemées de vieux journaux.

Une réorganisation complète s'impose et il sera facile, nous le répétons, à une municipalité soucieuse du bon renom de notre cité, de faire cette réorganisation; il suffira qu'elle montre une volonté ferme et une résolution énergique.

Chaque année des arrêtés sont pris pour obliger certains propriétaires à reblanchir les façades extérieures de leurs immeubles; malheureusement, les édifices communaux ne sont pas astreints à ces mesures de propreté, et ce sont eux pourtant qui en auraient souvent le plus urgent besoin. Comment pourra-t-on jamais arriver à faire prendre aux simples citoyens des

Digitized by Google

... l'hygiène, alors que le mau-
... par l'autorité elle-même.
... parfaitement admettre la nécessité
... immeubles à aspect extérieur propre et
... admettrait plus facilement encore
... préoccupât surtout de leur intérieur.
... nous le disions tantôt, Marseille possède
... quartiers où les immeubles ne sont que
... répugnantes, dans lesquelles on n'ose sou-
... pénétrer.

... commission des logements insalubres fonctionne
... mais est censé fonctionner, mais on se demande
... quelle est son œuvre ? Les plaintes qui lui
... adressées sont nombreuses; les solutions qu'elle
... sont nulles.

... nous savons que les décisions de ces
... commissions ont difficilement une sanction pénale.
... faut être bien persuadé qu'avec de la
... on obtiendrait d'appréciables résultats.

... est vrai qu'aux termes de l'article 1^er de la
... du 13 avril 1850, loi qui devrait être revisée depuis
... longtemps — et qui n'a reçu récemment à ce point de
... que une légère amélioration — un logement ne peut
... insalubre qu'autant qu'il se trouve dans des
... de nature à porter atteinte à la vie et à la
... des habitants. Cela donne à l'interprétation de
... une élasticité fâcheuse, mais il n'en reste pas
... que des travaux d'assainissement et d'en-
... peuvent être exécutés par les communes, qui
... dont Marseille devrait user plus souvent,
... et d'exproprier les immeubles et les ter-
... nécessaires.

Digitized by Google

Les rénovations à faire. — Grâce aux percées qui ont été faites dans le vieux Marseille, cette partie de notre ville se subdivise aujourd'hui en trois quartiers principaux. Le premier forme un large triangle dont la base est le quai nord du Vieux-Port et le sommet la place de la Joliette ; les côtés sont tracés l'un par la rue de la République, l'autre par les quais du bassin de la Joliette. Le second quartier du vieux Marseille est un vaste quadrilatère compris entre la Cannebière, le cours Belsunce, la rue Colbert et la rue de la République. Le troisième, enfin, est un parallélogramme irrégulier dont les côtés sont formés par la rue d'Aix, le boulevard des Dames, la rue de la République et la rue Colbert.

Ces trois quartiers ont besoin d'une rénovation complète et un ministre, qui avait bien voulu pénétrer il y a quelques années dans leurs rues tortueuses et étroites, s'écriait, avec raison : « Le meilleur moyen de les assainir, c'est de les faire disparaître.»

Le premier de ces trois quartiers, celui de l'Hôtel de Ville, devait, dans les projets, être complètement rénové à la suite du percement de la rue de la République, alors rue Impériale. Mais les événements qui se produisirent à cette époque empêchèrent la mise à exécution des plans qui avaient été dressés, et les choses en sont restées jusqu'à aujourd'hui dans leur état ancien.

Deux artères principales, la Grand'Rue et la rue Chevalier-Roze, dont l'élargissement avait été entrepris, ont été laissées à moitié ébauchées ; quant au reste, rien même n'avait été commencé.

Il s'agira, le jour où on le voudra, de dégager considérablement notre Hôtel de Ville, entouré de masures

Digitized by Google

Digitized by Google

plus les esprits depuis quelques années et c'est celui d'ailleurs, il faut le reconnaître, dont la rénovation est la plus urgente. Placé entre la Bourse et l'Hôtel des Postes, il forme une barrière que l'on n'ose pas franchir et que tout bon Marseillais cache soigneument aux étrangers, comme l'on cacherait une plaie honteuse.

Divers projets avaient été présentés pour la transformation totale du quartier « de la Bourse », mais aucun n'a pu définitivement aboutir. Il s'agit là surtout, puisqu'on n'est point gêné par des différences de niveau très importantes, de laisser parvenir le plus possible l'air et le jour dans des endroits qui en sont complètement privés.

Le dernier projet présenté, celui qui a reçu une semi-approbation officielle, est basé sur le prolongement, dans la direction de la rue Colbert, de la rue Saint-Ferréol et de la rue Pavé-d'Amour. A l'intersection de cette dernière voie et de la Grand'Rue serait établie une vaste place circulaire de 80 mètres de diamètre, sur laquelle viendraient prendre naissance sept rues larges et spacieuses.

L'exécution de ce plan exigerait la démolission de 497 maisons, situées dans 36 rues et 4 places qui disparaîtraient à peu près complètement. Au total, le quartier de la Bourse a une surface de 63.065 mètres, dont 20.590 sont occupés par les rues actuelles, 40.785 par les immeubles à exproprier et 1.690 par les immeubles appartenant à la Ville elle-même. Si le plan que nous venons de signaler était enfin exécuté, les voies projetées occuperaient 32.955 mètres et les nouveaux immeubles le restant de la surface, soit 30.110 mètres carrés.

Digitized by Google

Digitized by Google

de vouloir rénover d'un coup tout un quartier d'une ville! Si nos ressources nous le permettaient, assurément il serait préférable d'entrer dans cette voie, mais puisqu'elles ne nous le permettent pas, ne peut-on pas entreprendre par morceau cette œuvre de rénovation? Du jour où les plans sont définitivement établis et adoptés, il suffit d'en poursuivre avec méthode l'exécution, lente peut-être, mais sérieuse.

On répond à cela que la dépense sera forcément plus élevée en agissant ainsi et que le prix des immeubles à exproprier s'élèvera au fur et à mesure de la marche des travaux. Cela n'est d'ailleurs pas prouvé et, d'autre part, on peut dire que le prix des terrains primitivement achetés auront aussi une valeur supérieure. En tout cas, comme il ne paraît pas possible, pour le moment du moins, d'avoir recours à une vaste combinaison financière, permettant d'accomplir en bloc la rénovation de vieux quartiers, le procédé que nous recommandons est le seul pratique, si l'on veut aboutir.

Que, pendant un certain nombre d'années, nos édiles n'aient en vue que cet objectif et il est certain qu'en faisant, par ci par là, quelques économies budgétaires qui sont certainement faciles, ils arriveront à ébaucher, au moins d'une façon assez nette, la silhouette du Marseille rénové. Mais pour arriver à cette solution, nous serions même décidé, nous le répétons, à engager l'avenir et à recourir à l'emprunt.

D'ailleurs, des trois grands quartiers à transformer, celui de la Bourse seul a donné lieu, récemment, à l'établissement d'un projet financier. Ce projet fixe la dépense totale à la somme de 44 millions qui se subdivise ainsi :

Digitized by Google

	1.600.000
	600.000
	600.000
	200.000
	000.000
	000.000
	00.000

... maginée
... mes addi-
... prorogeait
... les centimes
... moyenne,
... emprunter
... nécessaire à

... de nombreuses
... municipal, n'ont pu
... ont pu aboutir
... de divisions tantôt,
... chever cette grande
... faut forcément le

... sur ces ressources, car
... pour combler des déficits accu-

Digitized by Google

concours de Sociétés puissantes, capables de se charger à forfait de toute l'entreprise. Et ces Sociétés puissantes, ou elles ne se sont pas présentées ou on n'a pas voulu, jusqu'ici, entrer en négociation avec elles.

Charroi et tramways. — Marseille, en quelques années, par suite de l'accroissement de sa population, s'est développée et étendue dans toutes les directions, et c'est ainsi que, peu à peu, des quartiers presque déserts se sont transformés et peuplés. En même temps, les usines, les fabriques, les magasins et entrepôts ont été obligés, à leur tour, d'émigrer loin du centre et il en est résulté, entre ces établissements, les ports et les gares, un mouvement de charroi considérable. Le fardeau que l'homme pouvait, dans la ville ancienne, transporter à bras, a dû être charrié sur voiture et, d'autre part, l'accroissement de nos relations commerciales a dû modifier complètement tout ce qui existait comme moyens de locomotion.

La topographie de notre ville, d'autre part, a forcément obligé tous les véhicules en marche à emprunter journellement les quelques voies larges et spacieuses que possède Marseille. De là un encombrement de nos rues centrales, tel que l'on peut difficilement s'en faire une idée. A l'intersection de la Cannebière et des Cours, des mesures sévères de police ont dû être prises ; mais ailleurs, dans la rue de Rome en particulier, malgré la meilleure volonté, la circulation est sans cesse interrompue. Aussi a-t-on proposé, non sans motif, d'élargir notablement cette chaussée en supprimant les trottoirs et en créant, comme à la rue de Rivoli à Paris, comme au début de l'avenue de la

Digitized by Google

... me ... ologne.
... eur sur le rez-de-

... roitre : encom-
... oute.
...ution. ...menta-
... que l'on
... ans les
... on pas
...ns éton-
...ur côté.
... n plus
...me nos
... en n'a
... nnées.
... devenu

... s auto-
...sme. ... main-
...ment ... ne ... ste
... me et causes de
...ment.
... peut dire que les
... que nous étudierons
... poursuivi grâce à la
... gement, les autres, une
... nsistent dans une régle-
...ulation des véhicules

... voyageurs marseillais c'est
... leur point de départ et
... de destination, sans subir aucun

Digitized by Google

transbordement. La Compagnie des Tramways, de sa propre volonté ou de celle de la Municipalité, au lieu de réagir contre cette mauvaise tendance a cherché à la laisser s'accroître.

Il était bien facile de tracer autour de Marseille un vaste cercle, qui aurait été diamétralement parcouru par des lignes de tramways desservant le centre de la ville, alors que les lignes de banlieue auraient eu leur point de départ à divers endroits de la périphérie. Au lieu d'agir de cette façon, qui paraissait sage et facile, on a voulu donner aux lignes de banlieue un point initial au centre même de la cité. De là, une situation défectueuse que l'on a déjà signalée et qui a pour conséquence de rendre, à certains points, la circulation des tramways impossible.

A toute minute, on voit, dans diverses rues, un long chapelet de véhicules s'immobilisant les uns les autres. A cet accident, produit le plus souvent parce que les voies de garage ne sont pas dégagées au bon moment, se joignent le charroi des principales artères de la ville, les embarras de la voie publique, mille autres ennuis enfin, et tout cela met à néant la régularité et la vitesse, sans lesquelles les tramways ne sont ni utiles ni agréables.

Le remède à ce mal est facile à trouver ; espérons qu'on le cherchera.

Les Boulevards extérieurs.— S'il est possible, par des mesures de police et grâce à de l'ordre et de la méthode, de diminuer quelque peu cet encombrement des rues de Marseille, dont tout le monde se plaint si amèrement, il est certain que ce ne sont là que des palliatifs, alors que des remèdes sérieux sont absolument nécessaires.

Digitized by Google

Digitized by Google

Saint-Just; leur chaussée centrale, de largeur variable, aura au minimum 16 mètres et sera très suffisante pour assurer toute la circulation actuelle. On estime qu'en moyenne ces boulevards réduiront de 50 o/o le charroi de l'intérieur de la ville; en effet, il permettront de desservir facilement les quartiers du Merlan, de Belle-Vue, de Malpassé, de la Rose, de Saint-Just, des Chartreux, etc. Les minoteries de la Valentine, les huileries de Saint-Just, les savonneries des Chartreux et bien d'autres usines auront, grand intérêt à faire adopter cet itinéraire par leurs marchandises.

De Saint-Just, les boulevards extérieurs rejoindront les bords du Jarret et suivront ce ruisseau jusqu'au boulevard Baille, en traversant ainsi le chemin de la Blancarde; du boulevard Baille, il sera facile d'atteindre les quartiers industriels de Menpenti et du Rouet.

Malheureusement, nous le répétons, ces boulevards extérieurs, entrepris depuis nombre d'années, sont laissés en suspens et des tronçons seuls ont été définitivement aménagés. Dans ces conditions, l'œuvre rêvée est nulle et n'aboutit forcément à aucun résultat. C'est ce qu'il faut avec peine constater, toutes les fois que l'on s'occupe des affaires de Marseille: des projets sont dressés, des devis sont faits, des dépenses sont prévues, des travaux sont commencés, puis, subitement, tout s'arrête et l'on ne sait jamais quand cela recommencera.

Les boulevards extérieurs répondent cependant, nous venons de le voir, à un besoin pressant; d'autre part, leur dépense ne peut pas être trop considérablement forte, puisqu'il s'agit seulement de traverser des campagnes et des jardins. Dans ces conditions, on peut

Digitized by Google

bien faire retomber la faute de leur non-achèvement sur les lenteurs administratives et l'incurie de l'autorité supérieure.

Nous demandons au plus tôt l'achèvement de ces boulevards ; ils n'auront, d'ailleurs, du boulevard Baille aux Anciens Abattoirs, qu'une longueur totale de 5.500 mètres, et ils rendront néanmoins à notre ville les plus sérieux services. Ces boulevards seront forcément reliés à toutes les routes partant du centre de la ville et, entre autres, à ce nouveau boulevard Jeanne-d'Arc qui, par la rue Briffaut, doit réunir les quartiers de la plaine Saint-Michel à ceux du cimetière Saint-Pierre, de la Blancarde et de la Pomme.

Les projets Waller frères. — La transformation de la traction animale en traction mécanique ou, mieux encore, en traction électrique, amène tous les jours des améliorations que nous avons le devoir de signaler ici. Après avoir modifié d'une façon radicale le mode de transport des voyageurs, grâce à l'établissement des tramways électriques, cette transformation cherche à s'étendre au transport des marchandises de nos ports et de nos gares dans les usines, et vice-versa. Elle serait d'autant mieux accueillie qu'elle contribuerait, pour une large part, à atteindre le résultat que nous recherchions tantôt, c'est-à-dire le moyen de diminuer, le plus notablement possible, l'encombrement de voies centrales de notre ville, tel qu'il est produit aujourd'hui par le charroi.

Le cahier des charges de la Compagnie Générale des Tramways donne déjà à cette administration l'autorisation de transporter sur ses lignes les marchandises et

Digitized by Google

les matériaux qui sont actuellement transportés par des charrettes, camions et autres véhicules pour poids lourds. Mais la Compagnie des Tramways, qui n'aurait pu d'ailleurs s'occuper de ces transports que pendant la nuit, afin de ne pas troubler le service des voyageurs, n'a pas cru, jusqu'ici au moins, devoir entrer dans cette voie.

Par contre, MM. Waller frères sont les auteurs de projets ayant pour but spécial le transport des marchandises, dans le territoire de la commune de Marseille, par voie ferrée et par traction mécanique. Leurs projets ont subi les enquêtes nécessaires, ont obtenu les autorisations indispensables et ont suivi, en un mot, toute la filière administrative imposée en France à la moindre tentative individuelle.

Le but de MM. Waller frères était, en principe, de relier la gare maritime d'Arenc à celle de Saint-Marcel, en contournant la ville dans la direction de l'Est, presque parallèlement à la ligne des boulevards extérieurs dont nous avons parlé tantôt. Leur voie ferrée, en conséquence, se dirigeait d'Arenc sur le quartier du Canèt, puis sur celui de Saint-Barthélemy ; de là, elle contournait Saint-Just pour atteindre Saint-Jérôme et la Rose. De la Rose, cette voie ferrée se dirigeait sur le village des Olives, puis sur celui de la Valentine en suivant, en majeure partie, la grande route de communication et, de la Valentine, elle se poursuivait sur la gare de Saint-Marcel, son point terminus.

Ayant obtenu, en faveur de leurs projets, la déclaration d'utilité publique, MM. Waller frères auraient dû en entreprendre les travaux immédiatement, d'autant qu'un délai de cinq années seulement leur était accordé

Digitized by Google

pour achever leur œuvre. Ils ne l'ont point fait et ont ainsi permis qu'une violente campagne s'engageât contre leur entreprise, et qu'une demande de déchéance reçût maintes approbations.

Ils y ont répondu en réclamant la concession de divers embranchements devant se souder à la ligne principale et permettant, à la ligne ferrée qu'ils veulent exploiter, de desservir de nombreuses agglomérations industrielles comme celle du Merlan d'une part, celle des rives de l'Huveaune de l'autre, etc. Cette concession a été de nouveau accordée à MM. Waller frères et il est aujourd'hui certain que la demande de déchéance qui avait été soulevée contre eux n'aura aucune suite. On peut même dire que les premiers travaux seront commencés sous peu.

Les réclamations qui ont été formulées contre les projets dont nous nous occupons, l'ont été presque uniquement par le Syndicat des ouvriers camionneurs et le Syndicat des entrepreneurs de camionnage. A première vue, on peut craindre, en effet, que le transport économique des marchandises dans une partie de la banlieue de Marseille ne porte atteinte aux intérêts de quelques professions. Mais, quand on y réfléchit, on voit immédiatement l'inanité de ces craintes.

Si l'on nous avait dit, il y a vingt ans à peine, qu'un jour notre ville serait sillonnée en tous sens par de masses de voitures marchant à l'électricité et toujours encombrées de voyageurs, il est certain que nous n'aurions pas voulu le croire. Néanmoins, cela est, et nous devons reconnaître que ce sont les tramways qui ont créé les voyageurs. Eh bien, il faut affirmer, avec juste raison, que le même phénomène se produira sans nul

Digitized by Google

doute pour les marchandises et que, plus on mettra à la disposition de ces marchandises des moyens de transport faciles, rapides et peu coûteux, plus on les entraînera dans un mouvement dont les travailleurs profiteront en une large mesure.

Éclairage et électricité. — Nous avons eu déjà l'occasion de faire connaître quelle était la situation de Marseille au point de vue de l'éclairage public et privé, et nous avons dit combien des réformes et des améliorations s'imposaient à ce sujet, comme à beaucoup d'autres.

La Ville est liée par traité avec la Compagnie concessionnaire jusqu'au 31 mai 1907 et les tentatives, qui avaient été dirigées par l'Administration municipale pour faire admettre que la concession était valable seulement pour l'éclairage au gaz et non pour l'éclairage électrique, ont piteusement échoué.

Forte de son droit, la Compagnie n'en a pas abusé ; elle s'est installée pour fournir l'éclairage électrique partout où on le lui a demandé et, qui plus est, elle a bien voulu proposer à la municipalité de diminuer d'une façon notable et sans délai le prix du gaz ; elle renonçait même à son monopole d'éclairage, et cela à la seule condition qu'on lui donnerait, à égalité de prix, la préférence sur les autres concurrents.

Ces propositions étaient d'autant plus acceptables qu'elles assuraient à la Ville et aux particuliers, d'ici à 1907, une économie sur l'éclairage de plus de 10 millions. Mais, sur la proposition du maire de Marseille, le Conseil municipal les a repoussées avec l'arrière-pensée, d'ailleurs nullement déguisée, de voir cet important

Digitized by Google

service de l'éclairage exploité directement un jour par la Ville elle-même.

Ainsi, à l'heure où chacun crie contre les monopoles et réclame leur suppression, on veut créer le monopole le plus dispendieux et le plus tyrannique qui puisse exister : celui de la Commune.

Nous venons de dire : monopole dispendieux; il faut ajouter : dispendieux pour le consommateur de gaz d'une part, dispendieux aussi et surtout pour le contribuable. Pour avoir ce monopole, la Ville devra en effet posséder des usines : elle devra en conséquence ou acheter celles qui existent ou en faire construire de nouvelles, et de là une dépense que l'on peut évaluer à 10 millions. Somme considérable, vu la situation de nos finances municipales.

Mais, si l'on admet ces dépenses faites et réglées, il restera encore en suspens la question si complexe des nouveaux procédés d'éclairage ; ces procédés, la Ville devra leur donner une solution, si elle ne veut pas mettre ses administrés dans une situation d'infériorité avec les habitants des autres villes de France et de l'étranger. Or, cette solution entraînera forcément de nouvelles dépenses, toujours à la charge des finances municipales.

A tous ces points de vue, et à bien d'autres qu'il serait trop long d'énumérer ici, nous devons nous déclarer tout autant les adversaires du monopole communal que du monopole particulier. Partisans du progrès, nous voulons laisser le champ libre à toutes les innovations dont notre Ville pourra profiter, dès demain. Et ne sont-elles pas là, en effet, prêtes à surgir toutes ces innovations? Ne peut-on pas supposer que

Digitized by Google

la Compagnie des Tramways aura, un jour, suffisamment de force pour faire marcher non seulement ses voitures, mais aussi pour assurer une partie de l'éclairage, ou tout au moins pour distribuer de l'énergie électrique dans nombre d'usines ou d'ateliers?

D'autre part, notre Chambre de Commerce n'a-t-elle pas été chargée d'étudier un avant-projet de distribution d'énergie électrique, au moyen de chutes hydrauliques empruntées à la Durance? Et l'exécution de ce projet, dressé sur la demande même du Ministre des Travaux Publics, par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, n'aura-t-il pas pour but de transformer complètement la situation de Marseille?

Le canal de dérivation, sur lequel seront établies quatre chutes destinées à fournir la force motrice initiale, aura son origine sur la rive-gauche de la Durance, à 2,500 mètres environ en aval du pont de Mirabeau. Sur chaque chute existera une usine génératrice d'une puissance moyenne de cinq mille chevaux et fournissant le courant pour être transmis directement aux lignes primaires de transport.

Ces lignes traverseront la plaine de Meyrargues et se dirigeront sur Aix, puis sur Saint-Louis près Marseille. Là, elles contourneront l'agglomération urbaine, en passant par Sainte-Marthe, Saint-Just, Saint-Barnabé et Saint-Loup, pour atteindre le quartier de la Capelette, après avoir recoupé toutes les grandes voies industrielles.

Trois stations, situées à Saint-Louis, à Malpassé et au Pont-de-Vivaux, recevront le courant et seront chargées de porter l'énergie chez l'abonné. Cette énergie pourra fournir, non seulement l'éclairage si cela est nécessaire,

Digitized by Google

mais surtout les forces réclamées par nos usines, nos ateliers, nos maisons. Quelle transformation étonnante que celle qui va donner, au tourneur et à l'ouvrière enfermés dans leur petite chambre, la puissance voulue pour mettre en mouvement le tour de l'un, la machine à coudre de l'autre! Or, cette transformation, nous pouvons en être les témoins dès demain.

La question des eaux. — A l'époque où une dérivation des eaux de la Durance, rivière flottable dépendant du domaine public, fut concédée par l'Etat à la Ville de Marseille, une loi intervint et limita, à la date du 21 février 1903, la durée maxima de toutes les concessions. On calcula, à ce moment, le coût probable des travaux à exécuter, et on régla le taux des redevances de manière à couvrir l'intérêt de l'amortissement des sommes considérables qui allaient être dépensées pour mener à bonne fin cette grande entreprise.

On devait donc penser que le terme de la concession venant à échéance et toutes les dépenses d'établissement du canal étant soldées, les redevances n'auraient plus désormais à couvrir que les frais d'administration et les frais d'entretien avec un excédent modéré, en vue des améliorations futures. Les usagers du canal, quels qu'ils soient, urbains, suburbains ou ruraux, avaient en conséquence l'espoir que le terme de la concession leur assurerait un large dégrèvement sur le taux des taxes qui leur sont actuellement imposées. Ils étaient convaincus du moins que ces taxes, si elles devaient être révisées, ne seraient remaniées que pour être réduites.

Or, toutes ces espérances viennent d'être déçues par l'apparition subite d'un projet qui bouleverse complè-

Digitized by Google

tement tous les règlements en vigueur et qui, sans diminuer en rien les charges totales, les fait supporter par les immeubles, au prorata de leur valeur et de leur revenu net (1). Mais, ainsi qu'on l'a dit, ce n'est pas là un projet de tarif des redevances des eaux, c'est le projet d'un impôt foncier communal ! Tel immeuble d'un revenu élevé peut n'avoir besoin que d'une faible concession, tel autre d'un faible rendement peut demander une quantité d'eau beaucoup plus considérable. Tout dépend de la destination de l'immeuble.

Certaines maisons, affectées à une exploitation industrielle ou commerciale, sont louées à un prix très cher, en rapport avec leur importance ou avec l'emplacement qu'elles occupent ; elles n'exigent cependant qu'une quantité d'eau insignifiante. Or, elles auraient désormais à leur disposition, et elles gaspilleraient souvent, des quantités d'eau considérables enlevées aux concessions rurales, concessions rurales dont le projet réduit le nombre au lieu de l'augmenter.

Les propriétaires de notre banlieue ont, à grands frais, nivelé leurs terrains, établi des rigoles, vannes, martelières, transformé leurs cultures, créé des prairies, et c'est, grâce à ces travaux coûteux, que les environs de la ville ont pris cet aspect verdoyant que nos pères n'ont pas connu. Eh bien tous ces résultats, si péniblement acquis, seraient compromis, en partie au moins, si le projet qui nous occupe venait malheureusement à prévaloir.

(1) La municipalité qui avait cette prétention est tombée ; celle qui l'a remplacée n'a heureusement pas suivi ces errements. Un projet de réglementation des eaux du canal, quelque peu calqué sur le règlement primitif, a été dressé et tout fait supposer qu'il sera définitivement accepté par l'autorité supérieure,

Digitized by Google

D'après ce projet, nous le répétons, un immeuble aurait à payer et à recevoir d'autant plus d'eau que sa valeur locative serait plus élevée. C'est là une théorie qui peut être chère à quelques esprits bouleversés par des idées politiques burlesques, mais c'est aussi une théorie dont le moindre exemple montre l'inanité ! Admettons que la Ville prenne en régie, comme le désirent certains, le service de l'éclairage dont nous parlions tantôt. Or, pourquoi n'appliquerait-on pas à la consommation du gaz le principe que l'on veut appliquer à la consommation de l'eau ? pourquoi n'obligerait-on pas le propriétaire à user d'autant plus de mètres de gaz et à les payer d'autant plus cher que son immeuble aurait une plus grande valeur locative? Entré dans la voie de l'arbitraire, on ne sait jamais quand on s'arrêtera.

Forcer les riches à gaspiller dix fois plus d'eau qu'il n'en ont besoin, obliger les pauvres à n'en point user et à vivre toujours plus sales, voilà les conséquences du projet qui a été soumis à notre Assemblée communale. N'est-ce pas un tout autre but qu'il y a lieu de poursuivre ? Ne faut-il pas travailler de toutes façons à assurer, aux habitants riches et pauvres d'une grande cité comme la nôtre, les quantités d'eau dont ils peuvent avoir besoin ?

Il ne paraît pas possible de demander à la Durance plus d'eau qu'elle nous en donne à cette heure ; mais d'autres eaux pourraient être utilisées dans l'intérêt de Marseille : d'une part, en effet, il serait facile de capter les sources qui jaillissent dans la galerie creusée pour relier les mines de Gardanne à nos nouveaux ports ; d'autre part, il serait urgent de mettre pratique-

Digitized by Google

ment à l'étude la captation des eaux de Fontaine-l'Evêque, sources du Verdon.

Un avant-projet a été dressé, puis des difficultés sont survenues et la question est restée en suspens. C'est là qu'il faut pourtant porter tous les efforts, et non dans une réglementation plus ou moins saugrenue du canal de Marseille, réglementation dont l'unique conséquence serait de priver du bienfait des eaux potables les petits et les humbles ménages de notre cité.

Conclusions pratiques. — Qu'au cours de ce travail nous nous soyons occupé soit des transformations que certains quartiers de Marseille devaient subir, soit des améliorations qui pouvaient être apportées à l'organisation des grands services publics ou des puissantes administrations privées ; que nous ayons étudié le commerce de notre ville, son industrie ou sa marine, partout nous avons reconnu l'impérieuse nécessité d'un vaste plan d'ensemble, à l'exécution duquel chaque citoyen aurait à donner sa part d'intelligence et de labeur.

Quand, il y a plus de quarante ans, on décida de rénover tout le vieux Marseille et de travailler à l'extension générale de notre grande cité, un plan d'ensemble fut dressé et servit à toutes les améliorations locales qui furent alors commencées. Si notre ville put sortir quelque peu des limites dans lesquelles elle était restée jusque là enfermée, si elle put être ornée de rues larges, de promenades et de monuments, elle le dut uniquement à l'exécution méthodique et régulière de ce plan.

Malheureusement les traditions se perdirent avec les années ; plusieurs municipalités crurent faire œuvre

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES

Pages

EXTRAITS DU RAPPORT DU JURY D'EXAMEN..... IX

PRÉFACE..... XIII

INTRODUCTION..... XV

PREMIÈRE PARTIE

LA VILLE ET SA POPULATION..... 1

I.— *Les Habitants et la Consommation locale.* Mouvement de la population de 1885 à 1903. Immigration française et étrangère. Les professions. La consommation du pain et de la viande. Volailles, gibiers et poissons. Légumes et épiceries. Les fruits. Chauffage. Le vin, la bière et l'alcool..... 3 à 31

II. — *Les Rues et les Maisons.* La ville et sa banlieue. Promenades et monuments. Le régime des eaux. La double canalisation. L'éclairage public et privé. Les travaux d'assainissement. Chevaux, voitures et tramways. Incendies et sapeurs-pompiers.. 32 à 59

III. — *L'Enseignement et la Justice Civile.* Les écoles primaires. Enseignement secondaire et supérieur. Ecole Supérieure de Commerce. Cours et écoles libres de commerce. Ecole des Beaux-arts et Cours professionnels. Ecoles spéciales. Sociétés savantes. Etablissements scientifiques. Collections et musées. La justice civile..... 60 à 91

IV. — *Justice et Institutions Commerciales.* Tribunal de Commerce. Faillites et liquidations judiciaires. Conseil des prud'hommes. Prud'hommes pêcheurs. La Chambre de Commerce. La Société pour la Défense du Commerce. Bourse de Commerce. Bourse du Travail..... 92 à 118

Digitized by Google

Digitized by Google

Pages

..., des Marchan-
...rt. Mouvement
...s. Navires fran-
... et navigation au
...ées et exportées.
...tion. Relations de
...ises. Le régime et
...le douane. Mouve-
..... 317 à 371

...ME PARTIE

...NDUSTRIE..... 373

...ens et nouveaux navires.
... Messageries Maritimes.
...nsatlantique. La Compa-
...rts Maritimes. Compagnie
...n Fabre. Compagnie Paquet
...e. Autres Compagnies fran-
... navigation étrangères..... 375 à 413

... — Le bétail. Le bois. Le café.
...bon. Les huiles. Laines, cotons
... Fruits et épices. Le pétrole.
...ins et alcools..... ..... 414 à 454

...*dustrie.* — Allumettes chimiques.
...ues. Huilerie. Produits chimiques
...nnerie. Stéarineries. Tabacs. Tuile-
..... 455 à 488

...*rie alimentaire.* — Brasseries. Confi-
...olateries. Graisse, margarine et char-
...terie. Pâtes alimentaires et semoules.
...le sucre. Rizeries. Vermouth et boissons
...cheries de morues et pêche côtière..... 489 à 523

...*dustries diverses.* — Amidonnerie. Caout-
...apellerie, vêtements et cordonnerie. Cor-
...rterie et tissage. Métallurgie. Parfumerie.
...e. Tonnellerie et caisserie Serrurerie, fer-
...e, etc..... 524 à 556

Digitized by Google

Pages

VI. — *Industries d'Art.* — Carrosserie. Cartes à jouer. Ébénisterie et menuiserie. Imprimerie, lithographie, reliure. Lampisterie et bronze d'art. Marbrerie. Orfévrerie et instruments de précision. Pianos orgues, etc. Sculpture, moulage et vitraux d'art.... 557 à 587

QUATRIÈME PARTIE

Les Ports concurrents 589

I. — *Bordeaux.* — La ville et sa population. Transformations récentes. Travaux maritimes, quais et entrepôts. Outillage des quais et bassins. Améliorations réclamées et réformes. Mouvement de la navigation. Mouvement commercial. Situation industrielle. Relations de Bordeaux avec la France et ses colonies. Relations de Bordeaux avec les pays étrangers ..... 591 à 624

II. — *Le Havre.* — La ville et sa population. Transformations récentes. Travaux maritimes, quais et entrepôts. Outillage des quais et bassins. Améliorations réclamées. Mouvement de la navigation. Mouvement commercial. Mouvement industriel. Relations du Havre avec la France et ses colonies. Relations du Havre avec les pays étrangers..... 625 à 657

III. — *Dunkerque.* — La ville et sa population. Transformations récentes. Travaux maritimes, quais et bassins. Outillage du port. Améliorations réclamées. Mouvement de la navigation. Mouvement commercial. Mouvement industriel. Relations de Dunkerque avec la France et ses colonies. Relations de Dunkerque avec les pays étrangers..... 658 à 691

IV. — *Gênes.* La ville et sa population. Transformations récentes. Travaux maritimes, quais et entrepôts. Outillage des quais et bassins. Améliorations réclamées. Mouvement de la navigation. Mouvement commercial. Mouvement industriel. Relations du port de Gênes avec la France. Relations du port de Gênes avec les pays étrangers..... 692 à 724

Digitized by Google

Pages

V. — *Anvers.* — La ville et sa population. Améliorations récentes. Travaux maritimes, quais et bassins. Outillage des quais et bassins. Améliorations réclamées. Mouvement de la navigation. Mouvement commercial. Mouvement industriel. Relations du port d'Anvers avec la France. Relations du port d'Anvers avec les pays étrangers ..... 725 à 759

VI. — *Hambourg.* — La ville et sa population. Transformations récentes. Travaux maritimes et fluviaux. Outillage des quais et bassins. Améliorations réclamées. Mouvement de la navigation. Mouvement commercial. Mouvement industriel. Relations du port de Hambourg avec la France. Relations de Hambourg avec les pays étrangers.... 760 à 795

CINQUIÈME PARTIE

AMÉLIORATIONS ET RÉFORMES 797

I. — *Insécurité et vexations.* Douloureux parallèle. Le régime protectionniste. La question du libre-échange. Les traités de commerce. Instabilité économique. La loi du cadenas. Les marchés à terme. Taxes et impôts. Troubles et grèves. Défendons-nous..... 799 à 829

II. — *Un Port franc.* Un projet. Les anciennes franchises. Marseille port franc. Un port franc à Marseille. Les ports francs étrangers. L'admission temporaire et l'entrepôt. Les avantages du port franc. Les industries du port franc. Le régime du port franc. L'emplacement du port franc..... 830 à 861

III. — *La Marine Marchande.* Utilité d'une marine marchande. Protection donnée à la marine marchande. La loi du 29 janvier 1881. La loi du 30 janvier 1893. Vapeurs et voiliers. La loi nouvelle. Chimères et réalités. Nos chantiers de construction. La situation de l'armement. Les espérances à réaliser..... 862 à 895

IV. — *Voies et Moyens de Communication.* Marseille et les voies de communication. Nouvelles voies ferrées. La question des tarifs. Le transport

Digitized by Google

Pages

VI. — *Industries d'Art.* — Carrosserie. Cartes à jouer. Ébénisterie et menuiserie. Imprimerie, lithographie, reliure. Lampisterie et bronze d'art. Marbrerie. Orfévrerie et instruments de précision. Pianos orgues, etc. Sculpture, moulage et vitraux d'art.... 5.

QUATRIÈME PARTIE

LES PORTS CONCURRENTS .....

I. — *Bordeaux.* — La ville et sa population. formations récentes. Travaux maritimes, entrepôts. Outillage des quais et bassins tions réclamées et réformes. Mouvement gation. Mouvement commercial. Si trielle. Relations de Bordeaux avec colonies. Relations de Bordeaux étrangers .....

II. — *Le Havre.* La v Transformations récentes. T et entrepôts. Outillage des rations réclamées. Mou Mouvement commerci Relations du Havre a Relations du Havre

III. — *Dunkerque* Transformations quais et bassins réclamées. Mou commercial. Dunkerque a de Dunker

IV. — formati entrep tions ven

Digitized by Google

TIQUE

Pages

. 119
. 846
. . . . . 26 , 450
. 455
. 797
rdeaux. 603
ers. 728
nvers. 737
Dunkerque. 671
Gênes 705
Hambourg 772
Le Havre. 638
ne 915
illage des ports 261
. 524
ports. 237
ux navires 375
es. 945
ises. 833
et sa population 725
és. 162
rvée. 150
niques 458
u port franc 849
. 297

bouées. 220
. 32
de France 146
à pétrole 295

Digitized by Google

Digitized by Google

Pages

Cocons 447
Collections et Musées. 83
Colonies françaises. (Relations de Marseille avec les) 359
Commerce. 414
Compagnie Cyprien Fabre 400
» Fraissinet. 390
» Générale Transatlantique 387
» Mixte. 396
» Paquet et Cie Nationale 403
Compagnies de navigation étrangères. 410
» françaises de navigation 406
Conclusions pratiques 987
Confiseries et chocolateries. 493
Conseil de Prud'hommes. 100
Consommation locale. 3
Contributions directes 129
» indirectes 134
Conventions postales. 379
Corderie, sparterie et tissage 535
Cordonnerie 531
Coton 436
Cours et écoles libres de commerce 69
» professionnels. 72

Débouchés commerciaux. 932
Défendons-nous 827
Défense de Marseille. 208
Douane 143
Double canalisation 41
Douloureux parallèle. 799
Droits de pesage, jaugeage et mesurage 127
Dunkerque. La ville et sa population 658

Ebénisterie et menuiserie. 504
Eclairage et électricité 981
» public et privé. 44
Ecole des Beaux-Arts. 72
» libre de Commerce. 69
» supérieure de Commerce. 65

Digitized by Google

Digitized by Google

Pages

Hambourg. La ville et sa population 760
Hangars publics et magasins 267
Havre (Le). La ville et sa population. 625
Hôpitaux civils 155
Hospice de la Charité. 159
Huilerie 461
Huiles. 432

Immigration française et étrangère 6
Imprimerie, lithographie, reliure 567
Incendies 55
Industrie. 373
» alimentaire. 489
Industries d'art 557
» diverses 524
» du port franc 852
Initiative industrielle. 941
Insécurité et vexations 799
Instabilité économique. 810
Institutions charitables. 150
» commerciales. 92
Instruments de précision. 578

Justice civile. 86
» commerciale 92

Laines, cotons et tissus 436
Lait, beurre et fromage. 23
Lampisterie et bronze d'art 571
Lazaret 226
Légumes. 21, 440
Liquidations judiciaires 96
Lithographie. 567
Loi du cadenas 813
Loi du 29 janvier 1881. 869
» du 30 » 1893. 872
Loi nouvelle (sur la marine marchande) 878

Magasins et hangars publics. 267
Marbrerie 574

Digitized by Google

Pages

Marchandises importées et exportées 341
Marchés à terme. 826
Margarine . . . . [illegible]
Marine marchande. 882
Marseille et les voies de communication 886
» port colonial. 457
» port franc 836
Matériel d'incendie. 225
» flottant et effectif naval du port 274
Menuiserie. . . . . [illegible]
Messageries Maritimes. . . . . [illegible]
Mesures à prendre. . . . . [illegible]
» et travaux de protection des ports. . . . . [illegible]
[illegible]tallurgie . . . . [illegible]
[illegible]rie . . . . [illegible]
[illegible]-de-Piété . . . . [illegible]
[illegible] . . . . [illegible]
[illegible]ment commercial. Anvers . . . . [illegible]
» Bordeaux. . . . . [illegible]
» Dunkerque . . . . [illegible]
» Gênes. 712
» Hambourg . . . . [illegible]
» Le Havre. . . . . [illegible]
[illegible] navigation. Anvers. 711
» Bordeaux . . . . [illegible]
» Dunkerque. . . . [illegible]
» Gênes . . . . . [illegible]
» Hambourg. . . . [illegible]
» Le Havre . . . . [illegible]
» Marseille . . . [illegible]
[illegible] Anvers . . . [illegible]
Dunkerque . [illegible]
Gênes . . [illegible]
Hambourg [illegible]
Le Havre [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]

Pages

Navires français et étrangers 328
Nouveaux travaux 287
Nouvelles voies ferrées 899

Octroi 123
Œuvre de l'étranger 935
» de la France 938
Œuvres de l'Assistance privée 152
Orfévrerie et instruments de précision 578
Orgues 581
Outillage des quais et bassins. Anvers 733
» » Bordeaux 600
» » Gênes 701
» » Hambourg 769
» » Le Havre 635
» » Marseille 271
» du port. Dunkerque 668
» et aménagements des ports 201

Pain et viande 13
Parfumerie 542
Pâtes alimentaires et semoules 505
Pays de provenance et de destination 353
Pêche côtière 519
Pétrole 443
Phare de Planier 216
Phares 214
Pharo (bassin du) et bassin du Carénage 240
Pianos, orgues, etc 581
Poisson 17
Population (mouvements de la population) de 1885 à 1903 3
Port franc ; un projet 830
Ports (Les gares et les) 183
» concurrents 589
» de Pomègue et du Frioul 223
» francs étrangers 843
Postes, télégraphes et téléphones 140
Procédés de construction 300
Produits chimiques et soufre 466

Digitized by Google

Marchandises importées et expo
Marchés à terme. . . . . . .
Margarine . . . . . .
Marine marchande. . . . . . .
Marseille et les voies de com
» **port colonial.** . .
» **port franc** . . . .
Matériel d'incendie. . . .
» **flottant et effect**
Menuiserie. . . . . . .
Messageries Maritimes.
Mesures à prendre. . .
» **et travaux d**
Métallurgie . . . .
Minoterie. . . . . .
Mont-de-Piété . .
Moulage. . . . . .
Mouvement com
»
»

Mouvem

Mo

Pages

55
470
vitraux d'art 585
et pêche côtière 519
505
rie, etc. 553
Lazaret 226
229
ascar 954
ement 888
ique 929
que 948
do-Chine 951
cière des hôpitaux 159
strielle. Bordeaux 614
Défense de Commerce 109
cours Mutuels 177
ules 77
ns 447
466
535
473

477
545
impôts 820
535
436
llerie et caisserie 549
ion électrique des chalands 922
du port 317
de commerce 807
ways 51, 973
sformation de Marseille 961
» du Vieux-Port 287
nsformations récentes. Bordeaux 594
» Dunkerque 661
» Gênes 695
» Hambourg 763
» Le Havre 628
Transport des charbons 906

Digitized by Google

Page

Transports Maritimes 88
Travaux d'assainissement 7
» Maritimes. Anvers 79
» » Bordeaux 87
» » Dunkerque 84
» » Gênes 89
» » Le Havre 81
» » et fluviaux à Hambourg 76
» nouveaux 85
Tribunal de Commerce 12
Troubles et grèves 427
Tuileries 482

Un port franc à Marseille 839
Utilité d'une marine marchande 42

Vapeurs et voiliers 324
Vêtements 531
Vermouth et boissons diverses 515
Verreries 485
Viande 13
Vieux-Port 237
Vieux quartiers 961
Ville et sa population 3
Vin et alcool 26, 450
Vitraux d'art 585
Voies et moyens de communication 896
» ferrées des quais 199
Voiliers et vapeurs 875
Voitures 51
Volailles et gibiers 17
Voyageurs et marchandises 204

Marseille — Typ. et Lith. BARLATIER, rue Venture, 19.

GENERAL BOOKBINDING CO.
QUALITY CONTROL

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 02675 5036

DO NOT REMOVE
OR
MUTILATE CARD

Digitized by Google

Pages

Professions 10
Projets Waller frères. 978
Promenades et Monuments. 35
Protection donnée à la marine marchande. 865
Prud'hommes pêcheurs. 103

Quais et Bassins. Anvers. 730
» Dunkerque 664
Quais et entrepôts. Bordeaux. 597
» Gênes. 698
» Le Hâvre 631
Question des eaux 984
» des tarifs. 902
» du libre-échange 804
» financière. 970

Raffineries de sucre. 509
Refuge de l'Etang de Berre 210
Régime des eaux. 38
» du port franc 855
» et mouvement des entrepôts de douane. . . 367
» protectionniste. 802
Relations avec la France et ses colonies Anvers . . . 752
» » Bordeaux . . 618
» » Dunkerque . 684
» » Gênes. . . . 718
» » Hambourg . 787
» » Le Havre. . 651
Relations avec les pays étrangers. Anvers. 756
» » Bordeaux. 622
» » Dunkerque. . . . 688
» » Gênes 721
» » Hambourg 791
» » Le Hâvre. 655
Relations de Marseille avec les colonies françaises. . 359
Reliure 567
Rénovations à faire 967
Réseau de nos voies navigables. 925
» ferré 183
Rizeries 512
Rues et maisons. 32

Digitized by Google

Digitized by Google